RACCONTI DELLA PASSIONE ADDIO A NINO VACCARELLA, CAMPIONE E SIGNORE

AUTOSPRINT

n. 39

60 ANNIVERSARIO

Anno LX Settimanale
28 settembre-4 ottobre 2021
3,50 Euro (Italy only)

BE 7,30 € - MC, CÔTE D'AZUR 7,10 €
PTE CONT. 7,00 € - E 7,00 €
CH CT 8,60 CHF CH 9,00 CHF

POSTER STORY

9 770005 174006 10039

Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 (conv. in L.46/2004) art.1, c.1, DCB Bologna

GP DI RUSSIA

CENTO DI TEMPESTA

Hamilton approfitta della **pioggia** per diventare il primo della storia con vittorie in **tripla cifra**. Lewis torna **leader** del Mondiale davanti a un **Verstappen** tutto in rimonta. **Sainz** porta la **Ferrari** sul podio, mentre **Norris**, dominatore sull'asciutto, sbaglia l'ultimo pit ed è solo **settimo**

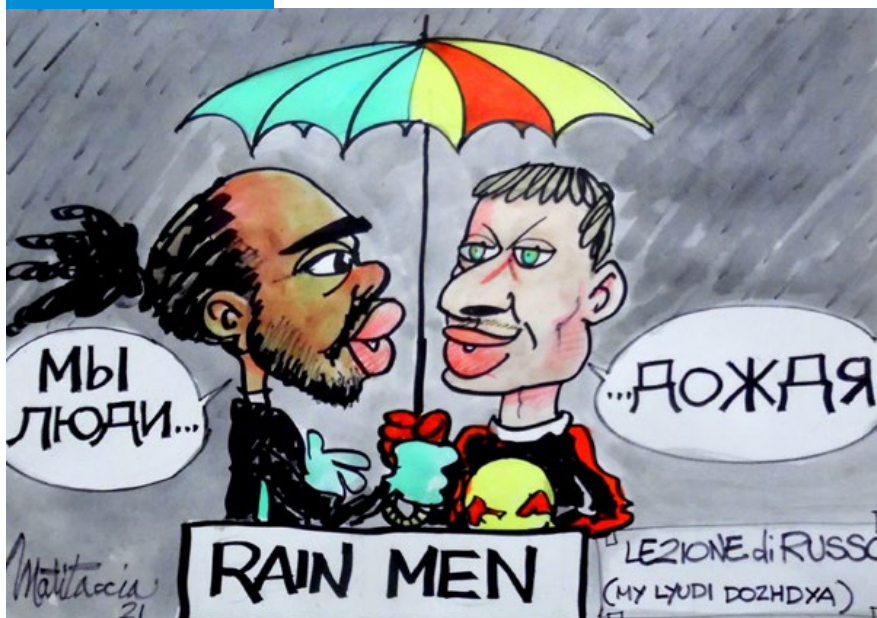
di Andrea Cordovani

I diavoli e l'acqua santa

Sochi senza frontiere dentro a un Mondiale di F.1 che in Russia si regala un finale con scivoloni inattesi, causa pioggia battente. Acqua santa per Lewis Hamilton che emerge da un week end senza squilli, riscrive ancora la storia della specialità raggiungendo la cima Coppi delle 100 vittorie in carriera e si riprende la leadership del campionato. L'otto volte campione del mondo emerge in un finale convulso con Giove Pluvio a rimescolare le carte e capitalizza un clamoroso errore da parte di Lando Norris che invitato dal team a rientrare ai box per montare le intermedie, si ostina a voler restare in pista, scivolando come una trottola nelle retrovie. Acqua santa anche per Max Verstappen, autore di una rimonta incredibile, che dagli inferi dello schieramento porta a casa un secondo posto che lo tiene a contatto con la vetta ora distante due lunghezze. Il massimo per l'olandese, un mastino che non molla l'osso, esaltante in condizioni di aderenza precaria, pronto a trarre il massimo da una gara tutta in salita.
In un week end che sembrava voler voltare le spalle ai grandi protagonisti del Mondiale, i due diavolacci che si contendono il titolo 2021 si sono ritrovati a far festa sul podio, come se Monza non fosse esistita. Uno accanto all'altro, la pioggia di spumante, la consapevolezza che è ancora tutto in gioco, che si poteva andare anche molto peggio.

Due diavoli, Hamilton e Verstappen, innaffiati dall'acqua santa (almeno per loro) che ha scombussolato tutte le carte e trasformato i giri finali in un'autentica lotteria.

Un capitolo a parte merita la terza piazza di Carlos Sainz. Autore di una qualifica da califfo, scattato dalla prima fila, lo spagnolo è balzato al comando del Gp con un guizzo felino. Una manovra davvero incisiva la sua in partenza dopo uno scatto non proprio felice. Carlos ha messo dietro tutta la concorrenza e per tredici giri ha menato la danza prima che problemi di graining rallentassero il suo passo fino a subire il sorpasso da parte di Norris. Da lì il ferrarista ha ricostruito la sua gara e ancora una volta è riuscito a concludere sul podio. Una prestazione di tanta sostanza che sottolineano la grande determinazione del madrileno che nel finale sotto la pioggia ha saputo galleggiare alla grande.
Il Gp di Sochi è stato preceduto dalla notizia della scomparsa di Nino Vaccarella. Un uomo, una leggenda il Preside Volante. Con lui se ne va un testimone fondamentale dell'automobilismo tricolore degli Anni Ruggenti. Quelli nei quali ai bordi delle strade si radunavano folle oceaniche e le corse riuscivano a produrre una passione senza confini. E in questo mondo che affascinava, popolato da idoli assoluti, Nino era uno dei Re capaci di caricarsi sulle spalle una regione intera, la Sicilia, e farla sognare con i suoi successi. Un gran signore Vaccarella, un corridore eclettico, straordinario stradista ma altrettanto redditizio in pista. Il suo palmares è lì a testimoniare che l'Italia da corsa perde uno dei suoi interpreti più grandi. Elegante e arguto, il Preside ci ha lasciato una grande lezione. Non c'è sogno così grande da non poter essere raggiunto. Lui ci era riuscito coniugando la sua carriera da pilota con l'impegno nella scuola, senza mai perdere l'essenza delle cose, anticipando le curve della vita come quando faceva sognare tutti tra i contrafforti delle sue Madonie. A Nino Vaccarella su questo numero Mario Donnini dedica un Racconti della Passione molto emozionante. Autosprint perde un amico. L'Italia un campione. Che la terra ti sia lieve, Preside!

DOMENICA SERRA

AUTOSPRINT
GOLD
COLLECTION
AUTO SPRINT
GOLD COLLECTION
60 ANNI DI AUTOSPRINT
LA BIBBIA
delle corse

di Pino Allievi

Cifre tonde che spiegano tanto

LE CENTO VITTORIE IN F.1 DI LEWIS HAMILTON SONO UN TRAGUARDO CHE SPIEGA MOLTE COSE DEL CAMPIONE INGLESE E DEL SUO TALENTO, MENTRE TUTTAVIA LA MERCEDES ARRANCA...

Ecento. Le cifre tonde fanno sempre gola, piacciono, anche se in assoluto non dicono niente. Hamilton c'è arrivato nel modo più complicato possibile, sbagliando nelle prove, disputando una gara apparentemente incomprensibile sino, almeno, a metà distanza. E quando ad un certo punto pareva che la sua sarebbe stata un'altra gara da cancellare, c'è stato il risveglio. Dapprima con l'asciutto, poi col bagnato.

Il trionfo finale è stata la equa ricompensa di un campione che non ha voluto rischiare, ma ad un certo punto è parso sin troppo sulla difensiva, tanto che già si assaporava il ricongiungimento da parte di Verstappen, scattato dal fondo della griglia. Non so come gli uomini della Mercedes abbiano vissuto quei momenti. Posso immaginare che ci fosse una parte del team piuttosto scettica nei confronti delle prestazioni di Lewis, in opposizione astrale con l'altra fazione che crede ciecamente nel proprio campione e sapeva che ad un certo punto ci sarebbe stata la svolta. Sentimenti contrastanti che ha vissuto anche chi, senza la mole di dati della telemetria a disposizione dei tecnici Mercedes, ha assistito al Gp di Russia dai box o dallo schermo tv.

Poi, improvvisamente, al 24° dei 52 giri programmati, si è sentita una voce che parlava a Hamilton: «*Vai, la nostra gara comincia ora*», proprio nel momento in cui Lewis stava segnando il giro più veloce sino a quel momento. Ed è accaduto il miracolo. Effettuati i cambi gomme, Hamilton ha preso a volare con le Pirelli Hard mentre Verstappen ha cominciato a perdere terreno con le Medie. Se nel finale non ci fosse stata la pioggia a rimescolare spettacolarmente le carte, a mio avviso Hamilton non avrebbe attaccato Norris e si sarebbe piazzato secondo, mentre Verstappen si sarebbe ritrovato settimo.

L'acqua ha premiato entrambi i duellanti per il titolo. Lewis pur rientrando un giro dopo i desideri della Mercedes ha potuto approfittare dell'ingenuità di Norris ed è andato a vincere, mentre Verstappen con le Intermedie è venuto fuori dal nulla occupando una meritatissima seconda posizione.

Hamilton ha vinto ma Verstappen non ha perso: è questo ciò che renderà difficile il sonno a Lewis da qui in poi, perché Max ha portato a casa il massimo nelle tre gare che maggiormente temeva: Spa, Monza e Sochi. Hamilton, è vero, si è ripreso la leadership del campionato, ma è una soddisfazione fatua in quanto 2 punti non sono niente. Domenica, al traguardo, quando gli hanno detto che Verstappen si era piazzato secondo, Hamilton ha commentato: «*È un risultato da sogno per lui*». Ha pronunciato queste parole con un sorriso di rassegnazione, come se gli fosse caduta una tegola sulla testa. È per questo che la tristezza per il risultato del rivale ha forse avuto la prevalenza sulla soddisfazione per la centesima vittoria. Hamilton è uno che va a fondo alle cose, che coglie le sottigliezze, che va oltre la spesa di giornata.

LEWIS CONTENTO DI SÉ MENO DELLA MERCEDES
Lo sguardo va colto e interpretato: di certo dopo Sochi il buon Lewis ha aumentato l'autostima e pure le preoccupazioni per il trend di competitività della sua Mercedes

La Mercedes, stavolta, ha sostenuto Hamilton con una buona strategia, ma su un tracciato favorevole alla propria macchina non è affatto detto che in condizioni normali avrebbe vinto, ovvero se Verstappen non fosse stato costretto ad avviarsi dall'ultima fila. Sensazioni, ovviamente, certezze zero. L'erroraccio del muretto dei box colpito incomprensibilmente nella fase conclusiva delle prove, è stato il segno di un nervosismo che è latente, dietro il sorriso e le parole di circostanza. Un errore, non da Hamilton, che gli è costato caro, in quanto gli ha impedito di prendersi la pole position. Poi la partenza: altra esitazione fatale – non è la prima di quest'anno...– e conseguente rincorsa per rimediare subito un settimo posto che non era accettabile. La rimonta non è stata facile in quanto Lewis non è mai riuscito a superare Ricciardo, se non col gioco dei pit stop: «*Sono troppo veloce per noi, queste McLaren*», ha sibilato via radio.

E infatti Lewis ha sofferto anche quando si è trovato nella scia di Norris. Difficile poi stabilire il confine tra le difficoltà reali e il freno mentale che gli imponeva di non andare a cacciarsi nei guai, per evitare una beffa a vantaggio di Verstappen. Insomma, non sarebbe stato un Gp di Russia esaltante, il suo, se non fosse arrivata la pioggia ad aiutarlo. Difficile tuttavia trovare la controprova a quanto si è visto e a quello che stiamo commentando, perché il suo compagno Valtteri Bottas non è esistito. Oppure si è fatto volontariamente da parte, non digerendo l'affronto di vedersi per l'ennesima volta mortificato e/o umiliato dalle tattiche del team.

La realtà è una Mercedes che arranca, che non rilancia guasconamente la sfida, che sa di essere molto vulnerabile.

Tutto finito, quindi? Tutto sta volgendo in favore di Verstappen? No, aspettiamo. La vittoria-non vittoria di Sochi vale comunque 25 punti, che sono sostanza e medicina per tante cose. Anche se, una volta, Hamilton sfidava il mondo senza pensare alle pastiglie curative.

di Mario Donnini

Max supera la prova carattere

A VOLTE PER DIMOSTRARE D'AVERE LA MATURITÀ UTILE A GHERMIRE IL TITOLO, BISOGNA ANCHE CORRERE UNA GARA SENZA SPERANZA DI VINCERE, DIMOSTRANDO PERÒ DI AVERE LE CARTE IN REGOLA PER SUPERARE LE MILLE INSIDIE DI UN VIA DA FONDO GRIGLIA, DI TANTI SORPASSI E DI UN ACQUAZZONE FINALE. A MAX È RIUSCITO TUTTO QUESTO: BRAVO!

Stavolta il tema era differente dal solito. In genere a Max Verstappen si chiede d'andare a razzo dall'inizio alla fine, di partire bene, di salutare il gruppone dopo tre o quattro curve e d'involarsi progressivamente verso la vittoria, a ritmo forsennato. Stavolta no. Faccenda tutta diversa. Tanto per cominciare, niente prima fila e neanche seconda, ma ad attenderlo c'è una squisita partenza a fondo griglia, causa penalty per la sostituzione del motore. Cosa alla quale lui, in tutta la vita, proprio non è mai stato abituato, dal kart alla F.1, passando per la F.3. No, l'avvio da fanalino di coda non è mai stata una sua prerogativa e solo l'idea d'esserci obbligato di certo fin dal sabato gli dava l'orticaria, per indole, orgoglio e la rabbia cieca che provi quando senti di dover scontare una colpa per niente tua.
Anche aver di fatto rinunciato alla qualifiche - «*Perché tanto la gara secondo le previsioni sarà a pista asciutta quindi non avrebbe senso consumare il motore nuovissimo con chilometraggio inutile*», poi invece piove eccome, nel finale - alla resa della realtà è stata una decisione comprensibile e neanche sbagliata, ma in corsa l'acqua è arrivata eccome, a mescolare le carte del Gp di Russia e a ridefinirne il vero volto, cogliendo Verstappen del tutto privo dell'allenamento, dei riscontri e della preparazione al bagnato di Sochi cui aveva appunto rinunciato sabato, quindi costretto pure a improvvisare, negli ultimi determinanti e cruciali giri della corsa.
A giudicare dallo schieramento di partenza e dalle prime fasi, sembrava tanto poter essere il weekend delle seconde linee e delle squadre di seconda fascia, ma, vai e stringi, quando sembra che tutto cambia, tutto rimane tale e quale.
Sorta di morale del Gattopardo di Tomasi di Lampedusa, la quale recita, a fronte dell'apparente rivoluzione in atto, che alla fine la realtà resta esattamente com'è da tempo immemore, con Hamilton davanti a Verstappen sia in corsa che nel mondiale, e con lo stesso Lewis che, unico pilota della storia, raggiunge quota cento vittorie, da ipervincente in terza cifra.
Però va anche e soprattutto individuata e sottolineata una realtà del tutto laterale ma per niente secondaria che emerge da Sochi - il verbo emergere è il più indicato visto l'elemento naturale che ha sconvolto gli ultimi giri del Gp -, e cioè il fatto indiscutibile che vede lo stesso Max Verstappen superare una delle prove più difficili che abbia mai affrontato fino a oggi, ovvero la prova carattere.
Perché per una volta nessuno gli chiedeva di vincere, ma, cosa ancora più difficile, per lui il nuovo imperativo minimalista era di partire intelligentemente e di rimontare il più possibile. Max, da un punto di vista psicologico, si trovava quindi nelle condizioni ideali per rovinare tutto, perché di handicap ne aveva a go-go: primo fra tutti, partire dal fondo avendo saltato tutti i giri del sabato, sia mattina che pomeriggio, quindi ritrovarsi Bottas subito tra le scatole, perché messo lì appositamente per impicciare e fare da tappo, e poi dover in ogni caso effettuare una lunga teoria di sorpassi in un tracciato non esattamente favorevole a essi, a caccia di un Hamilton di per sé del tutto imprendibile.
Ebbene, quindicesimo al sesto giro, eccolo infilare in sequenza Bottas, Gasly e Leclerc. Tredicesimo dopo dieci giri, alla ventesima tornata Max è già strepitoso sesto dietro un Alonso in grandissima forma, quindi si ferma al ventisettesimo giro per il pit e mette gomme dure al fine di ricominciare la rimonta, ritrovandosi decimo. Tornato settimo al quarantesimo passaggio, Max è quarto passata la boa dei cinquanta giri e negli ultimi tre disperati, estremi e convulsi passaggi, riesce ad approfittare della situazione sempre più strana e soprattutto degli errori altrui, issandosi in una seconda posizione che fino a due ore prima sarebbe sembrata proibitiva se non del tutto impossibile.
In altre parole, una vera e propria prodezza, un colpo di scena del tutto inatteso, una dimostrazione difficile, sofferta ma evidente di immenso carattere da parte dell'olandese che a Sochi, in corsa, spiega al mondo che sa subire, ragionare, mordersi le labbra senza esagerare e, soprattutto, che ha imparato ad aspettare, a non aggredire la realtà alla do cojo, cojio, sfoderando uno stato mentale e caratteriale per lui, fino alla domenica di Sochi, il più lontano possibile dalla sua indole guerriera.
Il Verstappen che esce dal Gp di Russia, quindi, paradossalmente, se è il pilota che ha appena perso la leadership iridata per due sole lunghezze a vantaggio del vincitore Lewis Hamilton, è anche il campione e l'uomo che esce del tutto indenne dalla graticola che in una gara come questa era prontissima a friggerlo.
Il Max che guarda alla parte restante di un mondiale ancora tutto da combattere e giocare, è un pilota temprato dalla prova, indurito dagli schiaffi del destino presi, brunito dalle scottature avute e, in ogni caso, consapevolissimo d'aver dimostrato una personalità accesa, forte e in grado di condurlo e consigliarlo verso le scelte migliori e la gestione ideale dei problemi.
Quindi, così come è vero che un futuro campione del mondo getta le basi per diventare tale comportandosi in modo saggiamente costruttivo nelle gare che sa di non poter vincere, è anche sacrosanto riconoscere che nella carriera recente il Gp di Russia era quello che presentava per Max il maggior numero di possibilità d'errore, una dopo l'altra.
E lui, con pervicace puntualità e maturità invidiabile e tutt'altro che scontata, ha dimostrato al mondo di potere e saper superare la terribile prova, indenne e nel migliore dei modi.
Accettando anche un calo di performance a metà gara, specie di appannamento prestazionale più della Red Bull che suo, anche in questo caso senza perdere per neanche un secondo la lucidità per andare avanti nel migliore dei modi. Sino al finale che lo ha visto tra i più tempestivi - okay, è anche vero che non aveva molto da perdere, a quel punto -, a montare le gomme da bagnato, gestendo lo scampolo finale di gara nel migliore dei modi.
Quindi, in definitiva, a Sochi i vincitori sono due: la gara la porta a casa uno stupendo Lewis Hamilton, mentre, a sua volta, Max Verstappen riesce a battere l'avversario più temibile che fino a oggi ha incontrato sulla sua strada, ovvero la parte più bizzosa, impaziente e immatura di se stesso.
Complimenti, perché, superata questa prova carattere, il suo primo titolo mondiale, benché la lotta con Mister Hammer 100 resti apertissima e ultraincerta, si fa decisamente meno lontano. ●

GRANDE SPINA DORSALE PER MAX

Partire dal fondo e arrivare in cima senza sbavature: Max a Sochi c'è riuscito ed è contento. Qui lo racconta nell'immediato dopo gara a Damon Hill, nell'intervista ufficiale

di Carlo Vanzini Sky F.1

Giove pluvio che mondiale

NEL 2018 C'È STATO UN MOMENTO IN CUI LA DIVINITÀ CHE PIÙ DI TUTTE HA A CHE FARE CON LA PIOGGIA HA INIZIATO A SEGUIRE CON INTERESSE LA FORMULA 1. E I FRUTTI LI STIAMO GUSTANDO CON PIACERE

Al Gran Premio di Germania 2018, mentre Vettel è comodamente leader e sta allungando pesantemente nel mondiale su Hamilton, guarda caso al giro 44, inizia a piovere. Hamilton scattato dalla 14ª piazza, per un problema, neanche a dirlo, idraulico, in qualifica, fa valere le sue indiscusse qualità di guida su pista umida e ancora con gomme slick, inizia a rimontare.
Il suo passo è infernale e mentre Seb finisce in ghiaia, lui vince, lasciando ai posteri un'immagine sul podio, da Dio della pioggia, trionfante a braccia larghe, a godersi le scenografiche gocce cadenti, quasi in segno di ringraziamento. La gara successiva la Ferrari ne ha di più a Budapest, ma ecco in qualifica ancora Giove Pluvio entrare in azione. Proprio nel momento in cui sembra tutto apparecchiato per una prima fila tutta rossa ecco l'acqua a benedire una prima fila tutta Mercedes, con Hamilton, grazie anche all'ottimo lavoro da scudiero di Bottas, a vincere, davanti a Vettel. A distanza di 3 anni Giove Pluvio si è rimesso a seguire la Formula Uno. A Spa esagera. È un nubifragio.

NON SIMPATIA MA RISPETTO

Tra Hamilton e Verstappen non si può certo dire che regni la simpatia eppure l'uno rispetta il talento dell'altro e questo è già un qualcosa di postivo nella tiratissima sfida in atto

La gara non viene mai disputata, ma il direttore di gara Michael Masi, decide comunque di far fare quei pochi giri, in regime di safety car, per determinare una classifica (farsa) da metà punteggio, con vittoria di Max. Domenica in Russia, rieccolo…
Ha si favorito Lewis, nella lotta con la Mclaren di Norris, ma ha soprattutto aiutato ancor di più Verstappen a limitare i danni, passando da un ipotetico -7 da Hamilton o addirittura -14, fosse riuscito Lewis a passare Norris, su asciutto, a un più rassicurante -2, dopo aver smarcato una nuova power unit e scontato così, senza alcun danno, le tre posizioni subite per l'incidente di Monza. Un jolly straordinario per Verstappen che potrebbe rivelarsi decisivo nella corsa al titolo. Nelle prossime gare, salvo colpi di scena e l'ingresso di Giove Pluvio, Verstappen è, sulla carta, il favorito.

Proviamo ad analizzare:
Turchia pro Verstappen
Austin pro Hamilton
Messico pro Verstappen
Brasile pro Verstappen
Qatar 50%
Arabia Saudita 50%
Abu Dhabi pro Verstappen

Supponendo facciano sempre 1-2, vorrebbe dire, Verstappen campione con 19 punti di vantaggio su Hamilton, punto più o punto meno, in base ai giri veloci.
Mai come adesso, nonostante il fresco contro sorpasso di Lewis, il mondiale è nelle mani di Max, mentre quello costruttori in quelle di Mercedes.
Per Hamilton c'è anche il dubbio Power Unit che deve correre altre 7 gare, per non incappare nella stessa penalità, scontata in Russia, dalla RedBull n. 33.
Saremmo comunque folli, oggi, a pensare che in un mondiale così straordinariamente bello, non ci siano altre variabili come i contatti tra i due, di certo non esauriti a Monza o la McLaren che vola, potrà farlo altrove? Si. La Ferrari potrebbe fare la McLaren di Monza da qualche parte? Dalle prime indicazioni avute dalla nuova power unit, montata sulla 16 Rossa, verrebbe da dire si.
Quindi gustiamocelo per quel che è, ossia un campionato che è già di diritto nella hall of fame della Formula Uno, senza troppi calcoli e previsioni, spesso disattese dai fatti e soprattutto dalla qualità dei due attori protagonisti. ●

Filo di gas

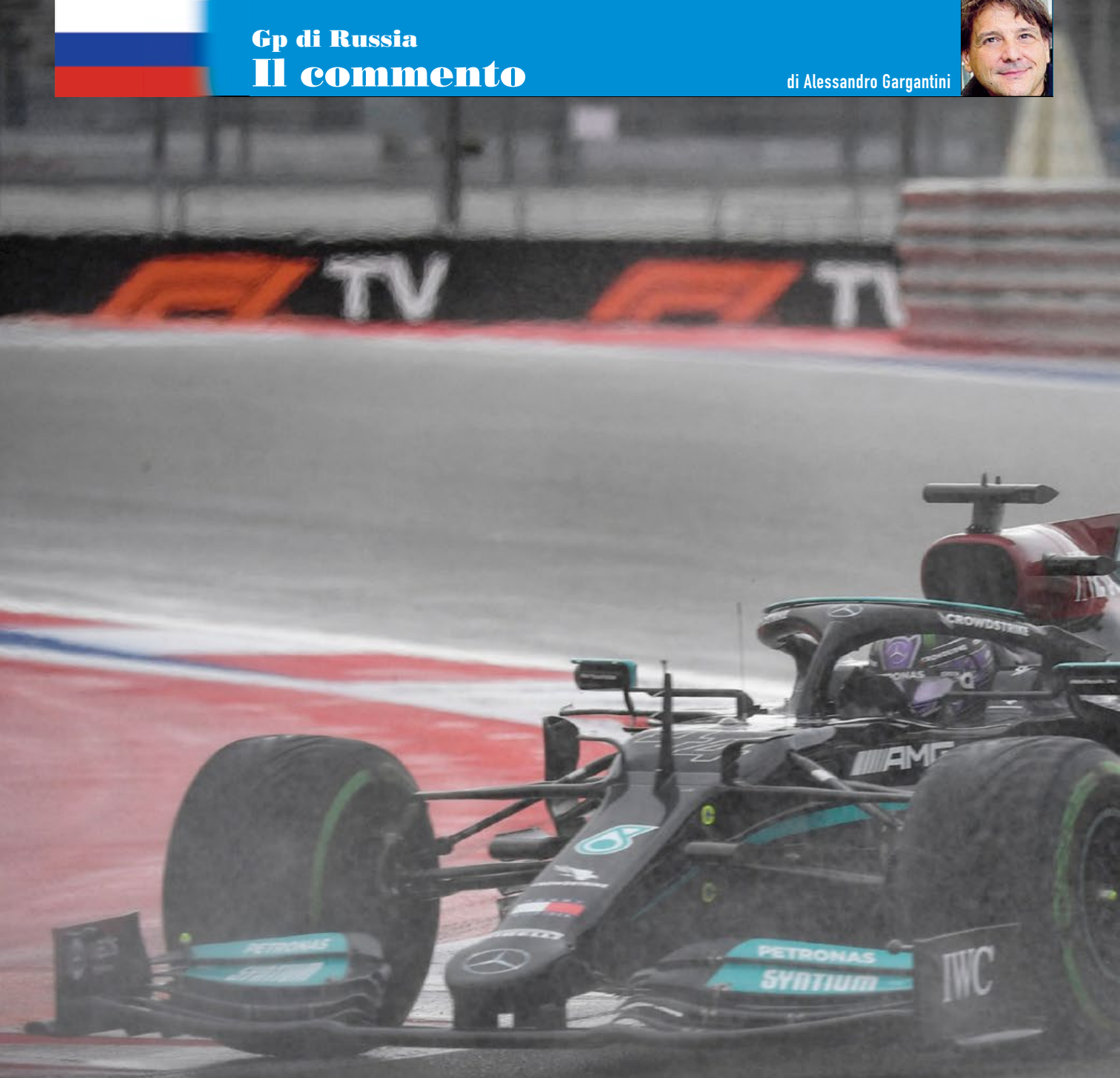
di Giorgio Terruzzi

Sainz la bella sorpresa Rossa

IN PRIMA FILA, A PODIO E DAVANTI A LECLERC NELLA CLASSIFICA GENERALE: PIÙ RIVELAZIONE DI COSÌ PER LA FERRARI LA PRESENZA DI CARLOS PROPRIO NON AVREBBE POTUTO ESSERE. ANCHE SE RESTA VERO CHE LO SPETTACOLO IN PISTA LO HA OFFERTO IL GENEROSISSIMO CHARLES

La classifica del Mondiale offre una prima sorpresa a proposito di Carlos Sainz. Sesto posto a quota 112 e mezzo. Meglio di Leclerc (a quota 104), vicinissimo a Perez (120), meno lontano del previsto addirittura da Norris che a questo punto va considerato come il vero protagonista, la vera rivelazione di questo campionato. Il confronto è significativo perché di Norris, in un modo o nell'altro, stiamo parlando dall'inizio della stagione, mentre Sainz ogni tanto scompare dal centro della scena. Non solo: di Carlos in tempi recenti abbiamo ragionato non senza perplessità più che altro in relazione ad incidenti, ben tre in serrata sequenza, per una immagine assai lontana da quella che in realtà abbiamo di fronte guardando la classifica. Che racconta una verità più consistente, al pari delle prestazioni offerte da Carlitos, non soltanto in Russia. Dove ha reagito all'assenza di Leclerc nei suoi pressi e all'assenza della nuova power unit, con una sequenza di gesti assennati e azzeccati. La scelta tattica che l'ha portato in prima fila, la reattività al via che l'ha portato in testa alla corsa, la saggezza nel finale bagnatissimo che l'ha riportato sul podio.
Sainz sembra essere il compagno ideale di Charles proprio perché opposto nei modi, nei meccanismi mentali, della gestione delle proprie risorse. Qualità che magari non sono brillanti quanto quelle a disposizione di Leclerc ma che, sfruttate a dovere con straordinaria regolarità e intelligenza, producono risultati persino inattesi. Sainz è veloce, è attento alle gomme, è diligente e dunque concreto, mentre Leclerc è spesso entusiasmante ma tutt'altro che premiato (e fortunato) quando osa e rischia. L'ha fatto anche a Sochi, in una condizione particolare visto che partiva dal fondo della griglia, lasciandosi poi ingolosire da ipotesi leggendarie ma, in definitiva, impraticabili.
Carlos Jr. sembra più duttile, più consapevole dei propri limiti e pare, anche per questo, attento all'ascolto quando si tratta di prendere una direzione di fronte ad un bivio. Il che vale come patrimonio molto rilevante per il datore di lavoro, soprattutto considerate le attitudini dell'altro, Leclerc appunto. E non stiamo parlando di un caso isolato. Il fatto che Sainz abbia accumulato più fieno del compagno porta a riflettere su ciò che serve davvero ad una squadra che vincere non può, salvo condizioni o circuiti anomali. Quale attitudine risulta più preziosa? Quella di Leclerc punta a raddrizzare la baracca con gesti clamorosi; quella di Carlos cerca di portare a casa ciò che risulta più reperibile evitando di mettere a repentaglio il bottino, anche se magro. Cicala e formica, insomma. Il bilancio ad oggi porterebbe a chiudere la questione. Sainz davanti a Charles nel Mondiale dopo 15 gare è un dato abbastanza esauriente. Ma è anche vero che le emozioni più forti, così come i sogni di glorie ritrovate restano legati a Leclerc. A costo di sbagliare pronostico e scommessa.
In Russia, dal momento in cui Sainz è uscito dal podio virtuale, un po' tutti abbiamo fantasticato a proposito di un exploit assoluto di Charles. Il tutto per una doppia perdita di visuale. Ha smarrito la via Leclerc e ci siamo accorti solo in extremis di aver smarrito Sainz. Per ritrovarlo, con meriti enormi, sul podio. Una presenza che forse, a questo punto, deve sorprendere anche il suo brillante e accreditatissimo compagno di squadra.

UNA BELLA SODDISFAZIONE
Dopo le qualifiche da protagonista e una gara vissuta da capoclassifica nella fase iniziale, Carlos si è pure goduto il meritato terzo posto finale

di Alessandro Gargantini

Hamilton felice e con cento

LEWIS APPROFITTA DEL FINALE ALL'INSEGNA DELLA TEMPESTA PER BEFFARE NORRIS E ANDARE A COGLIERE UNA VITTORIA STORICA CHE GLI RIDÀ LA LEADERSHIP DEL MONDIALE DAVANTI A VERSTAPPEN, PARTITO DALL'ULTIMA FILA E GIUNTO SECONDO DOPO UNA GARA TUTTA DI RIMONTA

VITTORIE IN TRIPLA CIFRA!
Nessuno prima di Hamilton era mai riuscito a sfondare il muro delle cento vittorie iridate in F.1. Ecco il campionissimo volare sul bagnato, nel finale di gara a lui favorevole, verso questo storico trionfo

Al termine di un Gran Premio che potrebbe essere eletto come il miglior spot del livello più alto del Motorsport, i due piloti in vetta al mondiale si sono ritrovati fianco a fianco sul podio, con legittime motivazioni di celebrare le rispettive imprese. Hamilton ha conquistato la sua centesima vittoria, scrivendo un record inavvicinabile per tutti i suoi rivali che lo consegna alla leggenda. Verstappen ha coronato un'impossibile rimonta dall'ultima casella sullo schieramento di partenza fino alla piazza d'onore. È stata una giornata di autentica gloria anche per Sainz, che ha condotto il Gran Premio di Russia per dodici tornate e ha portato alla Scuderia Ferrari un convincente terzo posto. Ma la corsa disputata sulle rive del Mar Nero non ha regalato soltanto gioie. Sochi ha anche portato una grande delusione e amarezza a Norris, che ha siglato la pole position e stava regalando alla McLaren la seconda vittoria consecutiva dopo l'acuto di Ricciardo a Monza. Ma il ventunenne inglese, proprio in vista del traguardo, quando sembrava avere tutte le carte in regola per contenere la rimonta di Hamilton, ha commesso quello che, ascoltando l'interazione col suo muretto box, appare come il classico peccato di superbia. Quando la pista, nella manciata di giri conclusivi, è stata inondata da un copioso scroscio di pioggia che ha costretto i suoi diretti rivali a rientrare nella corsia box per montare un treno di gomme Intermedie, il pilota di Bristol ha voluto stravincere ed è rimasto in pista, iper-confidente nella sua maestria nel domare la sua monoposto su pista bagnata. Dopo aver resistito per alcuni chilometri, anche il forte pilota inglese è stato sopraffatto dal manto scivoloso, che lo ha tradito, facendolo finire lungo nella via di fuga proprio mentre Hamilton, con le gomme giuste, si apprestava ad attaccarlo. I tifosi della Mercedes hanno potuto così riaprire le bandiere che da sempre celebrano il vincitore di Sochi e festeggiare il nuovo padrone del mondiale. Nonostante lo scivolone sul finale, Norris ha mostrato ancora una volta di avere le doti per diventare, in futuro, campione del mondo. Per il pilota di Andreas Seidl, l'appuntamento con il successo è soltanto rimandato. Spesso, l'arte di vincere, la si perfeziona proprio nel giorno delle sconfitte. Importante che il riccioluto inglese ne faccia tesoro.

LA PIOGGIA È STATO L'EVENTO CRUCIALE

UN GRAN PREMIO SBLOCCATO NEL FINALE PER LEWIS

Hamilton è sbarcato a Sochi con l'obiettivo di colmare un gap di cinque punti in graduatoria. In linea con i piani della vigilia, il sette volte iridato rientra dalla Russia con due lunghezze di vantaggio nei confronti di Verstappen. I numeri dicono che l'inglese ha compiuto alla perfezione la sua missione, avendo ritrovato il gradino più alto del podio e le redini del mondiale. In realtà, il trentaseienne britannico nella regione del Krasnodar ha artigliato una delle vittorie più sofferte della carriera al termine di un Gran Premio rimasto in bilico fino alla fine. Il successo ottenuto dall'inglese sulle rive del Mar Nero non è stato contrastato dal suo più diretto e pericoloso avversario nella corsa al titolo, ma da un outsider che ha approfittato di alcune esitazioni della squadra diretta da Toto Wolff e dello stesso Hamilton. L'errore di valutazione commesso da Norris a fine gara premia oltre misura i vincitori, che hanno parecchi spunti sui quali lavorare al termine di questo fine settimana. Seppur in assenza di Verstappen, costretto da una penalizzazione a prendere il via dall'ultima posizione, Hamilton si è trovato come a Monza la strada sbarrata da una McLaren, che la W12 del britannico non ha avuto la forza di superare. Mentre in Brianza era stato un errore al via della Sprint Race a penalizzare l'inglese, questa volta è stata una gestione sub ottimale delle qualifiche a mettere Hamilton nelle condizioni

di rincorrere un avversario che dispone dello stesso propulsore e di una monoposto altamente efficace dal punto di vista aerodinamico. Nella parte decisiva del turno di qualifica lo staff tecnico della Mercedes non è riuscito a chiamare Hamilton nella pit-lane in tempo utile per consentire all'inglese di sostituire le mescole Intermedie con le Soft, su una pista che andava lentamente asciugandosi, e compiere due passaggi con le gomme da asciutto che avrebbero consentito alla monoposto più veloce in pista di siglare la pole e disputare un Gran Premio meno travagliato. Se è vero che a Sochi la posizione migliore dalla quale prendere il via è il secondo o il terzo posto, in futuro per la squadra di Brackley sarà fondamentale massimizzare l'esito delle qualifiche, considerando la difficoltà che Hamilton e Bottas incontrano nel sorpasso.

QUESTI I MARGINI PER CRESCERE

UNA MERCEDES CHE NON SA PIÙ SUPERARE DEVE MIGLIORARE IN Q3

Hamilton ha rischiato di perdere il suo Gran Premio in qualifica a causa del ritardo con il quale è stato richiamato, sul finale di Q3, a montare le mescole Soft in sostituzione delle Intermedie. Bisogna comunque ammettere che, in quel momento, non era affatto semplice interpretare la situazione e che gli uomini della Mercedes erano quelli che più avevano da perdere nel caso di scelte rischiose. Le W12 guidavano il gruppo con le Intermedie, mantenendo un posizionamento che normalmente si dimostra più vantaggioso in quelle condizioni, visto che, a parità di gomme, normalmente chi è davanti riesce trarre il maggior vantaggio dal miglioramento delle condizioni della pista. La maggior reattività di McLaren, Scuderia Ferrari e Williams ha dato la possibilità a Norris, Sainz e Russell di precedere l'inglese, distanziato oltre due secondi dal miglior tempo di Norris. Nel corso del Gran Premio, invece, gli strateghi della Mercedes hanno opportunamente richiamato Hamilton per montare le intermedie sul finale spiegando che la pioggia sarebbe aumentata. L'inglese si è messo nelle mani dei suoi strateghi, Norris invece ha preferito fare di testa sua. E questo ha scritto l'esito del Gran Premio. Una direttiva del muretto box in gara, questa volta, a rimediato ad una sua esitazione in qualifica. Ma è proprio su un miglioramento in Q3 che Hamilton dovrà puntare, insieme ad una maggior reattività allo start, se vorrà mantenere fino alla fine il comando di questo mondiale. Seppur uscito vincitore dalla roulette di Sochi, Hamilton non appare nel massimo della sua forma. L'inglese ha lasciato perplesso per la sua estrema cautela nelle prime fasi di gara, quando è precipitato al settimo posto, ma anche in occasione del contatto contro il muro della pit-lane in qualifica che ha rallentato le operazioni sulla sua macchina e su quella di Bottas in un momento decisivo. Lo stesso Wolff si è detto infastidito per alcuni dettagli che rischiano di pregiudicare l'esito di una stagione che rischia di essere assegnata al fotofinish. L'obiettivo dell'ottavo alloro per Hamilton e per la Casa di Stoccarda è troppo importante, Wolff vuole mantenere altissima la tensione dei suoi e caricare un Hamilton con il fiatone, che soffre tremendamente questa situazione nella quale non

è più un suo compagno di squadra a contendergli il titolo. Contrastare il Verstappen determinato e maturo di oggi è certamente una delle imprese più complicate anche per un eptacampione come Hamilton, che non eravamo abituati a vedere in una situazione di così forte stress.

VERSTAPPEN HA DIMOSTRATO MATURITÀ

IMPRESA MAX: DALL'ULTIMA FILA AL SECONDO POSTO FINALE

Verstappen ha perso la leadership del mondiale, ma la corsa di Sochi non lo ha certamente indebolito. La partenza dall'ultima fila metteva il pilota della Red Bull nelle condizioni di compiere una difficile rimonta dall'esito tutt'altro che scontato. Una posizione nei primi cinque sarebbe stata già un risultato positivo per l'olandese, che ha visto Hamilton conquistare il quinto successo stagionale, ma che lo porta alla convinzione che, in condizioni normali, anche in un feudo Mercedes come Sochi avrebbe avuto le carte in regola per vincere. La RB16B si è mostrata ancora una volta molto competitiva su un tracciato sul quale in passato non aveva mai raccolto particolari risultati. Anche il ritmo gara di Perez si è dimostrato molto valido e, se il pilota di Guadalajara non fosse stato rallentato da un ritardo nel cambio gomme e dall'errore di montare le mescole intermedie nel finale, Hamilton sarebbe stato attorniato sul podio dai due piloti di Christian Horner. Verstappen, nel corso della sua rimonta, ha mostrato doti di sorpasso che Hamilton in questo momento sembra non possedere. La ferocia con la quale l'olandese si è liberato dei suoi rivali trasmette una convinzione ed una determinazione che non promette niente di buono per gli uomini della Mercedes nel finale di stagione. Anche perché, mentre Perez appare in grado di supportare il suo team mate, altrettanto non si può più dire per Bottas. Il finlandese, che in Russia ha sempre fatto meraviglie, vincendo due volte e regalando in un un'occasione il successo a Hamilton, appare sfiduciato. La quinta posizione del finlandese alle spalle di Ricciardo è frutto del tempismo della sua squadra nell'ultimo cambio gomme. Ma per aiutare il sette volte iridato contro questo Verstappen servirà ben altro. Wolff per il dopo Hamilton è alla ricerca un pilota in grado di vincere, al fianco di Russell. Ed è disposto a puntare anche su nomi che non fanno parte della galassia Mercedes.

HAMILTON TORNA LEADER IRIDATO
Anche se solo di due punti, grazie alla vittoria di Sochi, sopra, Hamilton torna a essere capoclassifica nel mondiale. In alto a sinistra, eccolo sul podio col rivale Verstappen e il ferrarista Sainz, ottimo terzo in gara

←

IN CHIAVE DI MERCATO FUTURO

WOLFF SOFFIERÀ ALBON A HORNER?

La Williams si gode Russell e si prepara ad accogliere l'ex Red Bull Albon, in arrivo dal DTM con la Ferrari 488 della AF Corse, dove è molto apprezzato, e da una stagione di duro lavoro al simulatore della squadra di Milton Keynes. Sappiamo che Albon si porterà con sé la sponsorizzazione personale della filiale thailandese della Red Bull, ma il pilota di Londra non sarà legato da alcun contratto con l'energy-drink austriaco. Albon poteva debuttare già quest'anno a Spa dopo che, in seguito al primo test Covid, Latifi era risultato falso positivo. Albon salirà invece sulla FW43B soltanto dopo aver firmato delle clausole di riservatezza in merito al know-how Mercedes che equipaggia la squadra di Grove. Senza un convinto placet di Wolff, Albon non sarebbe mai approdato alla Williams. E c'è un chiaro interesse da parte del team principal austriaco se lo spostamento del thailandese di Londra è andato in porto. Russell ha indicato a Wolff il suo ex co-inquilino Albon come il candidato ideale per un volante alla Mercedes nel dopo Hamilton. Nel merito, Wolff non ha molte alternative pronte: Ocon ha un contratto triennale con la Alpine e non è più direttamente legato alla Casa di Stoccarda; De Vries non ha ancora debuttato nel mondiale; Vandoorne ha già avuto la sua chance nella massima serie; Vesti fatica in Formula 3. Per questo motivo, dietro all'assenso di Wolff al passaggio di Albon alla Williams c'è anche il tentativo di soffiare definitivamente alla Red Bull il thailandese di Londra. Albon, in questo momento, è esattamente a metà strada tra le due squadre che si contendono il mondiale. Nonostante possa contare su un ottimo vivaio, la squadra di Milton Keynes rimarrebbe spiazzata dall'uscita di Albon, visto che non avrebbe più un uomo in grado di sostituire Perez. Il messicano non ha infatti convinto fino in fondo e, se è rimasto a bordo, è

SAINZ ERA IN TESTA E FACEVA SOGNARE
Nelle primissime fasi Sainz, sopra, grazie alla scia è riuscito a passare Norris e a mettere a segno una bella cavalcata da battistrada, anche se tutto si è... calmato dopo il primo cambio gomme. In basso a destra, la festa in casa Mercedes per le cento vittorie iridate di Lewis

soprattutto grazie al know-how acquisito ai tempi della Force India e Racing Point nello sviluppo delle power-unit Mercedes. Horner, che ha facilitato il passaggio di Albon alla Williams per avere il pronto sostituto di Perez, rischia di farsi clamorosamente soffiare il suo pilota da sotto il naso. Ma i dispetti tra Wolff e Horner non sono certamente finiti.

A PROPOSITO DI ALFA ROMEO E VASSEUR

IL DEFAULT EVERGRANDE, LA RADIO DI GIOVINAZZI

Dal poco frequentato paddock di Sochi sono arrivate alcune notizie per quel che concerne il nome del secondo pilota dell'Alfa Romeo Racing nel prossimo mondiale ed il futuro di Giovinazzi. Il ventisettenne di Martina Franca, che nel Gran Premio di Sochi è stato rallentato da un problema alla radio e da un contatto nel corso del primo giro, dovrà attendere per conoscere il suo futuro almeno fino a dopo la corsa dell'Istanbul Park. Sul tavolo del decision owner, Frederic Vasseur, non sembrano esserci granitiche alternative al rinnovo del pilota italiano, anche se non è escluso che la candidatura di qualche giovane outsider possa prendere quota. A differenza di Zhou, indicato come il principale indiziato al sedile attualmente utilizzato dal terzo pilota della Scuderia Ferrari, i cadetti Piastri e Pourchaire si sono nuovamente messi in mostra in Formula 2. Se l'australiano seguito da Webber riuscisse a centrare il terzo titolo in altrettante stagioni, per la Alpine sarebbe molto difficile chiedere al ventenne di Melbourne di accomodarsi in panchina. Zhou, che nella corsa del sabato di Sochi della Formula 2 non è nemmeno partito a causa di un testacoda nel giro di formazione, attraverso il suo manager Graeme Lowdon continua a richiedere un contratto biennale, con opzione sul terzo. La tempistica è inaccettabile per Vasseur, che non è disposto a valutare la candidatura di Zhou oltre i dodici mesi. Inoltre, nel caso di un hard default del colosso immobiliare cinese Evergrande, potrebbe ridursi drasticamente la mobilità dei capitali degli investitori che supportano Zhou, anche perché il mercato finanziario cinese già sconta grossi limiti all'esportazione. La candidatura del pilota della Uni-Virtuosi, per motivi di performance e finanziari, potrebbe dunque presto perdere quota. Wolff continua a spingere per De Vries, ma sta sempre più considerando l'idea di fare difendere il fresco titolo in Formula E al pilota dei Paesi Bassi. Nell'attesa di prendere una decisione, Vasseur ha festeggiato l'ottavo posto del rientrante Raikkonen, guarito dal Covid e autore di una prestazione molto convincente che ha regalato alla Casa del Biscione il miglior risultato stagionale. Intanto, è circolata la voce che la squadra potrebbe schierare per un altro Gran Premio Kubica, che raggiungerebbe la quota di cento Gran Premi nel mondiale.
Dietro l'iniziativa ci sarebbe anche la società petrolifera PKN Orlen, main sponsor della squadra con sede a Hinwil. Se ne parlerà certamente tra due settimane a Istanbul, quando si riaccenderanno le luci sul mondiale. ●

di Alessandro Gargantini

Ferrari ricca di segnali positivi

IL TERZO POSTO DI SAINZ, LA COMPETITIVITÀ SPUMEGGIANTE DI LECLERC E IL BUON COMPORTAMENTO DELLA POWER UNIT AGGIORNATA LASCIANO DAVVERO BEN SPERARE

Il terzo posto di Sainz, l'ottima prova di entrambi i piloti, il buon comportamento della power unit aggiornata nella parte ibrida e nella batteria ed un bottino di quindici punti che mantiene la Scuderia Ferrari nella scia della McLaren nella lotta per il ruolo di terza forza nel mondiale. Sono parecchie le ragioni che rendono assai convincente il bilancio della Scuderia Ferrari sulla pista russa che si specchia nel Mar Nero. Mattia Binotto ha reali motivi di soddisfazione per i numerosi segnali positivi che arrivano da Sochi, anche se rimane il rammarico per la solida rimonta di Leclerc, che non si è materializzata in un buon piazzamento a causa del ritardo con il quale il monegasco sul finale di gara è entrato nella corsia box per sostituire le sue gomme Medium con le Intermedie.

SAINZ IN PRIMA FILA CON LA ROSSA
Oltre al terzo podio stagionale, Sainz nel weekend di Sochi s'è goduto anche la partenza in prima fila, traguardo questo che non aveva mai toccato in Ferrari e che nobilita ancor più la sua prima stagione in Rosso

Sainz al terzo podio stagionale

In suolo russo, Sainz ha conquistato per la prima volta nella sua carriera la prima fila in un Gran Premio. Il ventisettenne pilota spagnolo ha coronato un fine settimana sugli scudi con la conquista del terzo posto, che corrisponde al suo quinto podio in carriera, il terzo in questa stagione. Il risultato colto in suolo russo consente al neoferrarista di superare Leclerc nella classifica piloti e portarsi nella scia di Sergio Perez. Sainz, che considera la prestazione di Sochi la migliore da quando è approdato nella squadra di Maranello, ha confessato di non sentirsi ancora al cento per cento a suo agio sulla SF21 riconducendo a questa ragione le uscite nelle quali è recentemente incappato a Monza e Zandvoort e che sono obiettivamente insolite nella sua carriera di pilota. A Sochi, lo spagnolo ha estratto il potenziale dalla sua monoposto con maggior progressività, riuscendo a interpretare, insieme al muretto box, nella maniera più opportuna i momenti più critici del fine settimana. Sainz, che non disponeva della versione più evoluta nella parte ibrida e nella batteria della power-unit della Casa del Cavallino, ha lavorato molto bene con i suoi tecnici, che lo hanno chiamato nella corsia box per i cambi gomme decisivi sia in qualifica che nel corso del Gran Premio.
Sainz è riuscito a compiere due giri con le mescole Soft al termine di Q3 e conquistare la prima fila a poco più di mezzo secondo da Norris, che ha compiuto la medesima scelta.

←

Un Rossa al comando nei primi dodici giri

Il madrileno ha condotto le operazioni nelle prime dodici tornate davanti a uno scatenato Norris che, insieme al ferrarista, ha preso il largo al comando al vertice del Gran Premio. Dopo soli sette giri, il duo di testa ha accumulato un vantaggio di oltre otto secondi sul resto del gruppo. Allo spegnersi dei semafori, Sainz ha avuto un perfetto avvio dalla seconda posizione sullo schieramento di partenza. Seppur si trovasse nella parte più sporca del tracciato, lo spagnolo ha effettuato una staccata perfetta alla curva 2 che gli ha consegnato la leadership del Gran Premio. La SF21 dello spagnolo è rimasta al comando fino a quando gli pneumatici Medium hanno avuto problemi di graining e costretto il ferrarista a cedere agli attacchi di Norris. Sainz è passato alle mescole Hard nel corso del quattordicesimo giro. Dopo il cambio gomme, il comportamento della SF21 dello spagnolo si è stabilizzato. Sainz si è rivelato molto efficiente nella gestione delle gomme in fase di traffico, riuscendo a spremere il massimo con pista libera. Sainz è così riuscito ad assicurarsi il terzo posto, anche grazie al grave ritardo nel cambio gomme di Sergio Perez, che era brevemente riuscito a riportarsi in zona podio quando ha iniziato a piovere. A differenza di

TANTA DETERMINAZIONE DA PARTE DI LECLERC
Impegno al fulmicotone per Leclerc, che ha poi pagato tornando tardi in corsia box per l'ultimo cambio gomme, terminando fuori dalla zona punti

Perez e Norris, Sainz ha risposto perfettamente alla chiamata del suo muretto box nel corso del quarantottesimo giro ed o rientrato nella pit-lane per montare un treno di Intermedie con il quale il madrileno ha conquistato il terzo posto alle spalle di Hamilton e Verstappen. L'olandese è rientrato nella corsia box nella medesima tornata del ferrarista. Sainz che nel giro precedente al rientro nella corsia box precedeva di 7.769 secondi il pilota olandese della Red Bull, nel giro successivo si è però ritrovato alle sue spalle di 4.780 secondi a causa del maggior tempo speso nella corsia box e dalla maggior rapidità dell'olandese nel giro del rientro nella pitlane. La terza posizione conquistata da Sainz consente alla Scuderia Ferrari di mantenere una media punti adeguata a contendere alla McLaren la terza posizione nella classifica riservata ai costruttori. Lo staff tecnico della Rossa ha l'intenzione di installare la versione aggiornata della power unit della Casa di Maranello anche sulla monoposto di Sainz in tempi strettissimi. Dal momento che l'utilizzo del motore aggiornato comporterà una penalizzazione sulla griglia di partenza, gli uomini del Cavallino potrebbero preferire un circuito sul quale è maggiormente agevole il sorpasso.

Leclerc passa tardi alle Intermedie nel finale

Soltanto la decisione di tardare l'ingresso nella corsa box nel finale di gara è costata un buon piazzamento a Leclerc al termine di un Gran Premio nel quale il pilota monegasco ha messo ancora una volta in luce le sue immense doti. Scattato dall'ultima fila a causa di una penalità al via dovuta all'utilizzo della versione aggiornata della power unit, Leclerc è stato autore di un ottimo scatto in partenza che gli ha consentito di salire in dodicesima posizione già al termine del primo giro. Il pilota del Principato è rimasto per nove tornare bloccato alle spalle Vettel prima di lasciare la posizione a Verstappen, che ha presto fatto saltare la diga eretta dall'ex ferrarista. Leclerc ha superato il quattro volte iridato tedesco nella tornata successiva all'olandese e si è immediatamente incollato agli scarichi della Red Bull del pilota nato a Hasselt, mantenendo lo stesso ritmo gara fino a quando il pilota di Christian Horner è rientrato nella corsia box per il cambio gomme. Nell'arco di dodici tornate, il divario tra Verstappen e Leclerc è rimasto costantemente all'interno del secondo. Leclerc, che a differenza di Sainz ha preso il via con le mescole Hard, ha fatto tappa nella corsia box dopo trentacinque tornate, quando occupava la quarta posizione a circa tre secondi da Ricciardo.
Rientrato in pista in tredicesima posizione a causa di un ritardo nel corso del cambio gomme, avvenuto in 4.8 secondi, nelle successive fasi di gara il monegasco si è riportato velocemente in zona punti, riportandosi alle spalle di Verstappen in ottava posizione.
Mentre l'olandese è rientrato nel corso del quarantottesimo giro per montare le Intermedie sotto il primo scrocio di pioggia, Leclerc ha avuto qualche dubbio ed è rimasto in pista. Il ritardo con il quale il monegasco è rientrato nella corsia box ha precluso al pilota del Principato ogni chance di ambire alla zona punti.

Buoni riscontri dalla power unit evoluta

Le performance del propulsore evoluto, che non ha accusato alcun problema, hanno pienamente soddisfatto lo staff tecnico. Lo stesso Leclerc ha sottolineato una maggior facilità in fase di sorpasso. Mattia Binotto non ha voluto specificare, in termini percentuali, il vantaggio portato dal nuovo motore che sarà comunque diverso, se non per le parte ibride e per la batteria, da quello impiegato a Sochi da Leclerc. Ma, anche a Sochi, la Rossa ha senza dubbio compiuto un passo avanti. ●

Le voci ferrariste

GIOVEDÌ 23 SETTEMBRE

SAINZ: «Credo che nei confronti dei nostri principali rivali faremo fatica nel primo settore, che è il più veloce. Mi aspetto però di essere alla pari nel secondo e di poter andare meglio di loro nell'ultimo. Se sarà così, credo che possiamo ambire a fare bene qui a Sochi».

LECLERC: «Su questa pista non è impossibile superare, quindi, sono pronto ad andare all'attacco. Inoltre le previsioni dicono che forse domenica pioverà, per cui potrebbe anche saltar fuori una gara imprevedibile e divertente. Ovviamente i nostri principali rivali avranno modo di avvantaggiarsi dal fatto che io sono costretto a prendere penalità ma al di là del terzo posto in campionato credo che in questa stagione i nostri progressi siano stati evidenti. A Monza – gara numero 14 della stagione – abbiamo superato il totale dei punti accumulati lo scorso anno con tre gare in più, e di questo possiamo essere soddisfatti. Inoltre come squadra abbiamo sfiorato la vittoria in almeno due occasioni, anche se non siamo riusciti a centrarla».

VENERDÌ DOPO LIBERE

SAINZ: «È stato un venerdì positivo, soprattutto grazie al fatto che abbiamo trovato un buon bilanciamento fin dall'inizio della giornata e in generale perché la vettura si comporta meglio su questo tipo di pista. C'è ancora molto lavoro da fare in configurazione gara perché abbiamo avuto del graining sulle gomme anteriori. Spero che domani troveremo il modo risolvere questi problemi, anche se con la pioggia che è attesa tutto potrebbe cambiare. Stiamo a vedere cosa succede».

LECLERC: «Oggi avevo un programma diverso da quello di Carlos: io mi sono focalizzato più sulla simulazione di gara che sulla qualifica dal momento che dovrò partire dal fondo della griglia domenica. L'evoluzione della pista mi ha sorpreso per quanto è stata marcata. A inizio sessione era molto scivolosa ma migliorava giro dopo giro. Per quanto mi riguarda il graining non è stato un problema e questa è senza dubbio una buona cosa. In termini di guida, la parte nella quale mi sono divertito di più è stato l'ultimo settore».

SABATO DOPO QUALIFICHE

SAINZ: «È stata una sessione di qualifica difficile e sono orgoglioso di come siamo riusciti a mettere assieme un gran giro che ci ha posizionato in prima fila, al secondo posto. Queste condizioni complicate mi piacciono e mi sono anche goduto l'ultimo tentativo con le slick. Siamo stati tra i primi a tagliare il traguardo e l'attesa per la conferma della seconda posizione è stata snervante, perché la pista si stava asciugando rapidamente! La prima fila per domani è un buon risultato e sono soddisfatto, ma avrei preferito rimanere in pole! Domani è molto probabile che sarà asciutto e venerdì abbiamo avuto un ritmo decente nei long run. Il graining sulle gomme anteriori sarà impegnativo da gestire ma darò tutto dal primo giro fino alla fine. Congratulazioni a Lando per la sua prima pole! Sono contento di partire al suo fianco».

LECLERC: «Le condizioni di oggi non si trovano molto spesso nell'arco di una stagione, e sono anche quelle nelle quali recentemente fatichiamo di più. Per questo, anche se sapevamo di partire dal fonzdo della griglia domani, abbiamo deciso che almeno nel Q1 valeva la pena di girare per fare un po' di esperienza e abbiamo portato a termine questo obiettivo. Mi sono divertito a guidare, la pista aveva molto grip sul bagnato e abbiamo riscontrato con piacere che eravamo piuttosto competitivi. Sono contento per la squadra e per Carlos per l'ottimo risultato. Domani entrambi daremo il massimo in gara».

MEKIES: «Una qualifica tiratissima, svoltasi su una pista molto insidiosa, che ci vede riportare un pilota sulla prima fila della griglia. Bravissimo Carlos nel suo ultimo giro con le gomme da asciutto: non era assolutamente facile trovare il giusto feeling in quelle condizioni. La squadra ha lavorato bene, facendo insieme al pilota le scelte giuste al momento giusto. La qualifica di Charles è stata ovviamente condizionata da quelle che erano le premesse, vale a dire la penalità che lo costringerà a partire dal fondo della griglia. La scelta che abbiamo fatto oggi pesa come un macigno per lui ma darà i

suoi frutti nelle prossime gare. Abbiamo scelto comunque di effettuare almeno il Q1 per permettergli di verificare il comportamento della vettura sul bagnato e Charles ha dimostrato di poter essere molto competitivo. Domani ci giocheremo la gara partendo dai due estremi della griglia di partenza: dalla prima fila con Carlos, dall'ultima con Charles. Come sempre, l'obiettivo sarà di raccogliere il miglior risultato possibile, cercando di sfruttare tutte le opportunità che potranno presentarsi».

DOMENICA
DOPO GP

SAINZ: *«Questo è stato un weekend tosto ma positivo per me, fatto di una buona qualifica e di una gara all'attacco nella quale ho dato tutto me stesso. Sono riuscito a partire in modo perfetto nonostante scattassi dalla parte sporca della pista e ho tirato la staccata in curva 2 prendendomi tutti i rischi del caso per sorpassare Lando all'esterno e conquistare la prima posizione. Purtroppo dopo pochi giri abbiamo iniziato ad accusare del graining sulle gomme e non ho potuto tenere la testa della corsa più a lungo dovendomi fermare anticipatamente per il pit stop. Dopo la sosta abbiamo fatto un ottimo lavoro nella gestione della gomma Hard finché eravamo nel traffico, mentre spingevamo quando avevamo pista libera e così facendo ci eravamo garantiti senza troppi patemi la terza posizione. Poi però è arrivata la pioggia e tutto si è complicato. Con le Hard che avevo in macchina è stato subito chiaro che avremmo dovuto fermarci per passare alle gomme intermedie e insieme alla squadra credo che abbiamo azzeccato alla perfezione il momento in cui fermarsi, confermandoci in terza posizione. È un piazzamento da podio e non possiamo che essere felici per questo, ma come squadra dobbiamo analizzare cosa si può far meglio per essere certi che la prossima volta una Ferrari si trovi al comando e di essere meno vulnerabili rispetto ai nostri avversari. C'è tempo prima della prossima gara e ci prepareremo al meglio anche sotto questo aspetto».*

LECLERC: *«Che finale deludente per una gara che fino alle fasi finali era stata estremamente positiva! Sono partito bene, guadagnando diverse posizioni. Tutto sembrava andare per il meglio, il mio passo era solido e riuscivo a sorpassare senza troppa fatica. Poi ogni cosa è cambiata quando è cominciato a piovere nel finale di gara. Carlos era davanti e ha deciso di fermarsi per montare gomme intermedie, mentre io avevo ancora dei dubbi. Ho provato ad andare avanti un altro giro con le slick sperando che la pioggia diminuisse, ma invece ha cominciato a diluviare ed è stato impossibile continuare senza cambiare le gomme anche se mancavano solo due giri al termine. Quello stop ha messo la parola fine alla mia gara ed è stato un peccato enorme. Congratulazioni a Carlos e alla squadra per aver portato a casa questo splendido terzo posto».*

BINOTTO: *«Una gara molto intensa e difficile quella di oggi, terminata con un piazzamento sul podio. Quello di Carlos è stato un ottimo weekend, tanto ieri in qualifica quanto oggi in gara: il terzo posto rappresenta una bella ricompensa per il lavoro svolto. Charles resta a mani vuote al termine di un weekend che era cominciato in salita con la penalità ma che, oggi in gara, ha messo ancora una volta in luce il suo grande talento: una partenza bellissima, un ottimo passo di gara e la giusta aggressività quando si è trattato di sorpassare. Sappiamo che come squadra dobbiamo sempre cercare di migliorarci in ogni area. Qui abbiamo introdotto un aggiornamento del sistema ibrido della power unit che ha reso secondo le aspettative e che ci ha dato qualcosa in più in termini di prestazione. Però non siamo stati perfetti in altre aree – penso ai pit-stop e alla gestione della scelta degli pneumatici con Charles in quell'ultimo, caotico frangente di gara mentre con Carlos le cose hanno funzionato a dovere – e faremo tesoro dell'esperienza acquisita oggi».*

MIGLIOR PILOTA PROTAGONISTA

LEWIS HAMILTON

Chi vince ha sempre ragione e chi vince cento volte ne ha mille di più. Quindi, prima di tutto, standig ovation per Hammer e applausi a non finire, perché risultati, punti e fatti sono tutti dalla sua. Però, se vogliamo cogliere altri aspetti laterali, fine Q3 l'ha ciccata, in partenza ha perso tre posizioni e tutta la prima parte della gara l'ha corsa in difesa, tanto che Max a un certo punto, prima di afflosciarsi a sua volta, gli era arrivato ragionevolmente vicino. Infine la pioggia ne esalta capacità e acume. Però i costi psicologici di un mondiale così sono alti...

MIGLIOR FILM

CARLOS SAINZ

Adesso in classifica generale è davanti al compagno di squadra Leclerc e questo è uno dei dati più a sorpresa del mondiale 2021. Stupendo in qualifica, con una prima fila da sogno, meraviglioso subito dopo il via ad approfittare della superscia di Norris per issarsi in testa, Carlos dopo il pit-stop resta troppo bloccato a turno da Bottas e Gasly. Ecco, forse, se c'è una cosina che gli manca, è la stoccata pronta in fase di sorpasso, ma non si può aver tutto dalla vita e magari prima o poi la troverà. Per ora c'è solo da dirgli non bravo ma bravissimo.

MIGLIOR PILOTA NON PROTAGONISTA

MAX VERSTAPPEN

Stavolta sfoggia la spina dorsale di Terminator, uscendo indenne da una corsa i cui problemi da risolvere sembravano fatti apposta per mandargli il cervello in pappa. Invece, manco ti vedo: rimonta alla grande e senza esagerare, sfiora solo il muro con Leclerc, ma pazienza, so' ragazzi, per il resto il Max visto a Sochi gareggia e recupera come un veterano gestendo varie situazioni critiche con freddezza ed efficacia meravigliosamente puntuali. Quindi, se è vero che perde per due punti la leadership iridata, aumenta di mille l'autostima.

MIGLIOR REGIA

MERCEDES

Quando tutti si sorprendono e scuotono la testa per i colpi di scena e l'incertezza del Gp di Russia ormai a svolgimento inoltrato, Toto Wolff non ha dubbi e in pratica si complimenta in grande anticipo con Lewis Hamilton, battezzandolo sicuro vincitore della gara quando davanti c'è ancora saldamente Lando Norris. Perché bene come Toto (e la Mercedes) le corse a oggi non le sa leggere nessuno, in F.1. In resto è gestione perfetta, perché, quando finalmente Lewis dà ascolto e si ferma a mettere gomme da pioggia, la vittoria arriva davvero.

MIGLIOR FOTOGRAFIA

LANDO NORRIS

Okay, nel finale resta troppo istintivamente abbarbicato al primo posto e ingolosito dall'idea di resistere con le slick sul bagnato, giocandosi tutto, oltre alla vittoria. Eppure il Lando visto a Sochi è il vero eroe e il vincitore morale della corsa, quella sull'asciutto, specie quando, nei giri intensi prima dell'acquazzone, riesce a rispondere alla stragrande agli attacchi forsennati di Lewis Hamilton, di fatto tenendolo a bada. Poi va come va, ma attenzione perché ora il baby è più che maturo per il suo primo e auspicabilmente prossimo trionfo in un Gp.

MIGLIORI EFFETTI SPECIALI

ALONSO & RAIKKONEN

Sochi è anche la gara degli over 40. Con Alonso che combatte gagliardamente nelle posizioni che contano surclassando nettamente Ocon e occupando una sesta posizione finale che gli va pure stretta. Vicinissimo a compiere 42 anni, avverrà il 17 ottobre, reduce dalla positività al Covid-19, Kimi risulta assolutamente perfetto ed efficace, tanto da portargli in saccoccia i tre bellissimi punti di un memorabile ottavo posto. Complimenti, pure a te, vecchio leone.

LA STATUETTA SPEZZATA

VALTTERI BOTTAS

Gli cambiano il motore giusto per mandarlo nel purgatorio dei partenti in penalty, a far da tappo a Verstappen. Cosa che proprio non gli riesce. Quindi dà vita a una gara incolore, con la Mercedes che guida lui, più che viceversa, sino al finale bagnato nel quale la tempestiva chiamata in pit del team gli fa guadagnare qualche preziosa posizione. In ogni caso, a oggi, il suo commiato alla Mercedes più malinconico di così non potrebbe essere. E per colpa di entrambi.

I VOTI DEL GRAN PREMIO

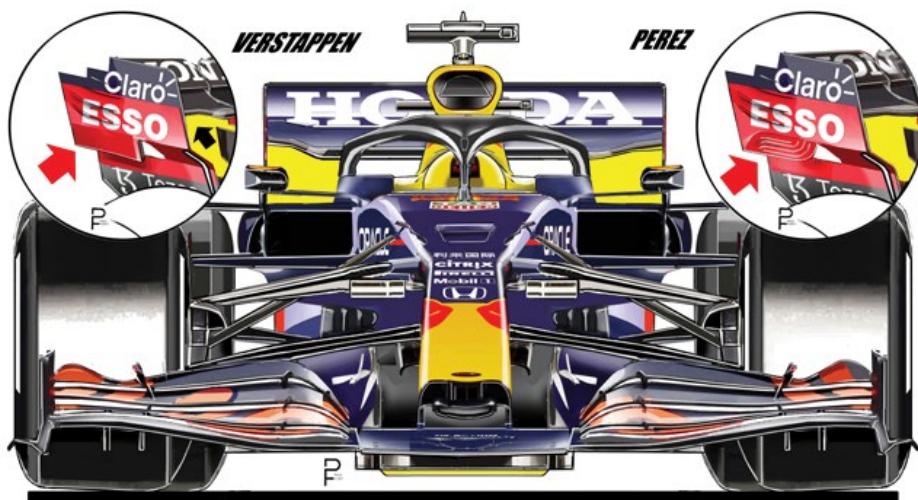
SCUDERIE		PILOTI
MERCEDES	10	HAMILTON
McLAREN, RED BULL	9	NORRIS, VERSTAPPEN
FERRARI	8	SAINZ, ALONSO
ALPINE, WILLIAMS	7	RAIKKONEN, LECLERC, RUSSELL, RICCIARDO
ALFA ROMEO	6	PEREZ, STROLL
ASTON MARTIN, ALPATHAURI	5	GIOVINAZZI, MAZEPIN, GASLY, VETTEL, BOTTAS, LATIFI, OCON
HAAS	4	SCHUMACHER
	3	TSUNODA
	2	

PILOTA PIÙ COMBATTIVO	LECLERC
PILOTA MENO COMBATTIVO	SCHUMACHER
PILOTA PIÙ SFORTUNATO	NORRIS
PILOTA MENO SFORTUNATO	HAMILTON
SCUDERIA PIÙ EFFICACE	MERCEDES
SCUDERIA MENO EFFICACE	HAAS
SCUDERIA PIÙ FORTUNATA	MERCEDES
SCUDERIA MENO FORTUNATA	McLAREN

di Paolo Filisetti

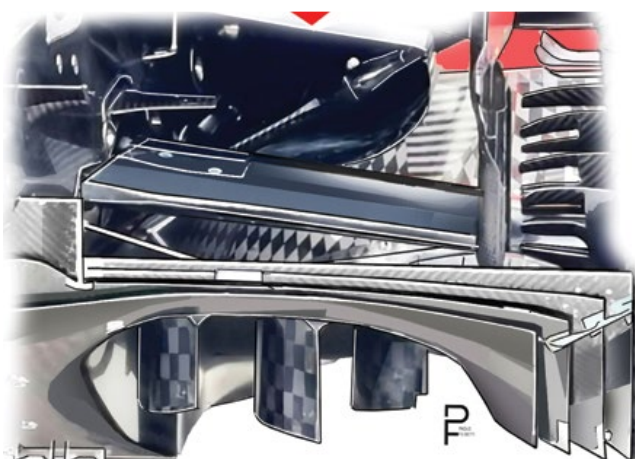
Assetti **strategici**

ANDIAMO A SCOPRIRE COME I TOP TEAM HANNO AFFRONTATO LE PECULIARI CARATTERISTICHE DELLA PISTA DI SOCHI, CON LA RED BULL IMPEGNATISSIMA A ATTENUARE LA DELUSIONE PER IL PENALTY INFLITTO A MAX VERSTAPPEN, A CAUSA DELLA SOSTITUZIONE DELLA POWER UNIT

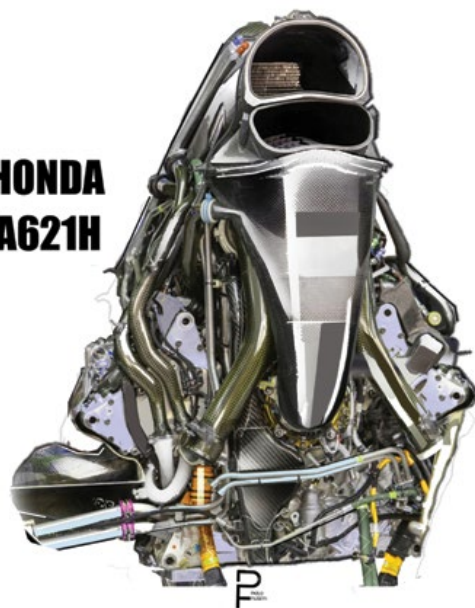
Il **Gp di Russia** sin dalla vigilia si preannunciava come un appuntamento cruciale in grado di sconvolgere la "geopolitica" della classifica del campionato. Si dava, infatti, per scontato (forse con eccessiva sicurezza) che la Red Bull avrebbe introdotto il quarto esemplare di power unit per Verstappen, così costringendo l'olandese ad una gara in rimonta, dovendo partire dal fondo dello schieramento per la conseguente penalizzazione. In ogni caso, Verstappen avrebbe dovuto scontare la penalità di tre posizioni, a seguito dei fatti di Monza. Entrambi i casi sulla carta fornivano un vantaggio tangibile per Hamilton e la Mercedes. Per ridurlo, la Red Bull, nonostante le caratteristiche del tracciato di Sochi, che richiede una configurazione da carico elevato, ha cercato di fornire a Verstappen un mezzo che oltre a beneficiare di una power unit fresca, potesse essere il più efficiente possibile in rettilineo, così da recuperare più rapidamente le posizioni in gara. La sua RB16-B, infatti differiva a livello i configurazione dell'ala posteriore rispetto a quella di Perez. In pratica, è stata adottata una di configurazione particolarmente estrema, considerate le caratteristiche del circuito citate in precedenza. Il profilo principale, infatti era a cucchiaio, con una riduzione della corda del flap alle estremità. Nel confronto diretto con la configurazione del compagno di squadra, quest'ultimo, invece, presentava un profilo solo lievemente sinuoso, mantenendo la sezione del flap inalterata per tutta la sua larghezza. Diverse anche le paratie laterali. Quelle montate da Verstappen erano prive della serie di soffiature a S nella porzione centrale, così riducendo il carico generato dall'ala, ma ovviamente anche il drag generato. Per porre un ostacolo tangibile, ai piani di recupero delle posizioni da parte di Verstappen, studiato dalla Red Bull, domenica mattina, la Mercedes ha adottato un'estrema ratio strategica. Sulla vettura di Bottas, settimo dopo le qualifiche, è stato montato il quinto esemplare di Power Unit, facendolo così retrocedere di dieci posizioni per interporsi all'avanzata di Verstappen. Colpisce il fatto che, a memoria, questa sia la prima sostituzione di una power unit per motivi esclusivamente strategici e non a scopo precauzionale. Di fatto può essere considerato un utilizzo estremo del regolamento sportivo, pur nel suo rispetto, alla lettera. L'aspetto tecnico è dunque risultato decisamente piegato alle motivazioni strategiche, ma sebbene l'operazione compiuta dalla Mercedes sia stata la più clamorosa, altre scelte, di norma di natura eminentemente tecnica sono state effettuate a favore di una precisa strategia. È il caso della Ferrari che, dopo aver montato il quarto esemplare di PU, sulla vettura di Leclerc, ha operato a livello di assetto e di carrozzeria posteriore, scelte volte a privilegiare la risalita dal fondo dello schieramento del pilota monegasco. Anche sulla vettura del compagno Sainz, qualificatosi secon-

ECCO IL CONFRONTO TRA LE CONFIGURAZIONI AERODINAMICHE ADOTTATE DA VERSTAPPEN E PEREZ

SULLA RB16-B DI VERSTAPPEN È STATA MONTATA UN'ALA POSTERIORE ESTREMA, CONSIDERATE LE CARATTERISTICHE DEL TRACCIATO. IL PROFILO PRINCIPALE, PRESENTAVA UN CUCCHIAIO EVIDENTE CHE IMPLICAVA UNA RIDUZIONE DELLA CORDA DEL FLAP ALLE ESTREMITÀ. LE PARATIE LATERALI INOLTRE SULLA VETTURA DELL'OLANDESE ERANO PRIVE DELLE SOFFIATURE CENTRALI.

ASSETTO DA ASCIUTTO PER LA FERRARI SF21

NEL DISEGNO SI NOTA L'ELEVATA ALTEZZA DA TERRA DEL RETROTRENO DELLA SF21, NON INCREMENTATA DA UN ASSETTO DA BAGNATO. È STATO INFATTI ADOTTATO QUELLO DA ASCIUTTO CHE HA PERMESSO DI SFRUTTARE AL MEGLIO IL RAKE ACCENTUATO CHE È CARATTERISTICO DELLA VETTURA, GENERANDO ELEVATO CARICO COL FONDO.

CARROZZERIA POSTERIORE SF21

È STATA ADOTTATA, SU ENTRAMBE LE VETTURE, LA VERSIONE PIÙ CHIUSA DELLA CARROZZERIA POSTERIORE A FAVORE DI UNA MAGGIORE SCORREVOLEZZA IN RETTILINEO.

do, è stata infatti montata una carrozzeria molto chiusa posteriormente, con il profilo superiore che lambiva inferiormente il triangolo superiore della sospensione, a favore di un minore bloccaggio aerodinamico in quest'area della vettura. In parallelo, è stato adottato un assetto da asciutto su entrambe le vetture. Grazie anche a questa scelta, è stato possibile, per Sainz, concludere le qualifiche in seconda posizione, grazie al carico generato dal fondo che, come noto, sulla SF21, è caratterizzato da un elevato angolo di rake, in grado dunque di garantire elevata aderenza alla vettura nei lunghi curvoni del secondo settore del tracciato. La SF21, è parsa decisamente bilanciata, con elevata trazione in uscita dalle curve lente. In pratica, a Sochi, pur non assistendo all'introduzione di sviluppi tangibili sulle vetture, è stato interessante osservare un cross over tra tecnica e strategia mai così tangibile. ●

COSÌ LA POWER UNIT HONDA

L'ADOZIONE DEL QUARTO ESEMPLARE DELLA PU GIAPPONESE PER VERSTAPPEN, NE IMPLICAVA LA SUA PENALIZZAZIONE A FONDO SCHIERAMENTO, INNESCANDO PERÒ UNA REAZIONE A LIVELLO STRATEGICO DA PARTE DI MERCEDES CHE HA DECISO DI INTRODURRE A SUA VOLTA IL QUINTO ESEMPLARE PER BOTTAS, RETROCEDENDOLO IN DICIASSETTESIMA POSIZIONE PER MARCARE IL PILOTA DELLA RED BULL.

Norris bravo ma decide male...

UNA GARA MERAVIGLIOSA PER IL GIOVANE TALENTO, CHE MERITEREBBE DI VINCERE PERÒ SBAGLIA LE TEMPISTICHE DELL'ULTIMA FERMATA CAUSA L'ACQUAZZONE E ALLA FINE SI PIAZZA SOLO SETTIMO

di Massimo Costa

C'è mancato poco, molto poco, per permettere a Lando Norris di entrare nell'olimpo della F.1 direttamente dalla porta principale. A Sochi, stava disegnando un fine settimana da sogno il 21enne della McLaren. Prima una pole quanto mai inattesa, ma forse neanche tanto considerando le prestazioni sempre più efficaci della MCL35B e dello stesso pilota inglese, poi una gestione della corsa a dir poco perfetta che poteva consegnargli anche il primo successo. Il secondo consecutivo per la McLaren dopo quello di Monza con Daniel Ricciardo. Norris stava tenendo testa a Lewis Hamilton con grande autorità. Era concentrato come non mai e brusco con il suo ingegnere, che quando gli parlava via radio lo zittiva. "Lasciami stare", frase ormai entrata nella storia grazie a Kimi Raikkonen. Non aveva bisogno di indicazioni, Hamilton lo vedeva negli specchietti. Quella macchina nera che si avvicinava sempre più. Ma Norris e la sua McLaren riuscivano a reagire tenendo a 1"2 il connazionale, suo maestro e idolo d'infanzia. Era uno snervante tira e molla. E immaginatevi quel che si stava verificando in Gran Bretagna nel vedere due sudditi di sua Maestà occupare le prime due posizioni in un Gp di F.1. Cosa che non si verificava da molto tempo. Ce l'avrebbe fatta il giovane Norris a tenersi alle spalle l'ombra del sette volte campione del mondo Hamilton? Non lo sapremo mai, perché a 8 giri dall'agognata meta è arrivata maledetta la pioggia. Inizialmente qualche ticchettio, innocue gocce d'acqua. Che, però, minuto dopo minuto sono aumentate sempre più di intensità. Red Bull e Mercedes sono state tra le prime a richiamare ai box i loro piloti, Hamilton ha tentennato un giro, poi quando lo hanno informato che la pioggia sarebbe caduta ancora più forte, non ci ha pensato un attimo ed è rientrato in pit-lane per montare le rain. Norris invece, ha quasi litigato con la squadra che lo aveva invitato un paio di volte a rien-

STUPENDA CORSA PER BABY NORRIS
Lando Norris ha sfrecciato alla grande da leader per gran parte della corsa, sotto a destra, e alla fine pure Hamilton si è complimentato con lui anche se la vittoria non è arrivata causa l'ultimo pit-stop troppo ritardato

trare. Si sentiva sicuro di potercela fare finché la pioggia rimaneva leggera. Strano che né lui né il team si siano accorti che il tempo stava peggiorando. Hamilton ha avuto la prontezza di ricredersi e prendere la via dei box, Norris si è ritrovato dopo poco la pista completamente bagnata e per lui era come andare sul ghiaccio. È andato largo in un paio di curve, si è anche quasi girato in ingresso box. Una vittoria buttata via? Probabile quanto meno poteva concludere secondo. La delusione è stata immensa perché è transitato sotto la bandiera a scacchi in una anonima settima posizione che non rende giustizia a quanto fatto durante tutto il weekend russo. Ma perché Lando non ha "sentito" la necessità di montare le Pirelli rain? Ha peccato di superbia? O ha sbagliato la squadra a non convincerlo con decisione? A motori spenti, Norris ha dichiarato: «*Mi è stato detto che la quantità di pioggia che stava cadendo sarebbe stata costante, quindi si poteva proseguire con le slick. Mi sono basato su quel che mi hanno comunicato, ma è stata una mia decisione andare avanti così. Però, gli altri team sapevano che la pioggia a breve sarebbe caduta più forte. Dovremo migliorare qualcosa per la prossima volta che si verificherà una situazione similare. Sono deluso, potevo vincere la gara, sono andato forte per tutto il weekend, ho segnato la pole e non sarebbe stata una sorpresa ritrovarci nuovamente sul gradino più alto del podio come a Monza con Ricciardo. Stiamo crescendo e stiamo meritando questi risultati*». Il team principal Andreas Seidl ha voluto prendersi una parte della responsabilità sul "corto circuito" verificatosi tra box e pilota: «*Tutto questo fa parte del gioco e di un percorso di apprendimento non solo da parte di Lando, ma anche nostro. Perché penso che ci sia sempre la possibilità di opporsi alle decisioni del pilota in base alle informazioni che stavamo ricevendo. Ma alla fine, abbiamo optato per farlo rimanere fuori con le slick. Penso che Lewis abbia aspettato di vedere quale fosse la nostra scelta e poi all'ultimo è rientrato ai box. Abbiamo rischiato e abbiamo sbagliato tutti assieme. Detto questo, trovo impressionante quello che sta facendo Lando al suo terzo anno di F.1. La pole di sabato è stato qualcosa di magnifico*». Parole che dicono e non dicono quelle di Seidl. Certo, la paura di vincere fa commettere errori anche a squadre che maneggiano il successo costantemente e se poi ci aggiungiamo la poca esperienza di Norris, se confrontata alla freddezza e al cinismo che Hamilton mette in campo durante le gare, il gioco è fatto. Ma a riascoltare la dichiarazione di Seidl rilasciata a Sky UK, vi è come l'impressione che in McLaren non abbia voluto addossare al pilota inglese tutta la colpa. Non dimentichiamo che il proprietario della squadra, Zak Brown, è anche il manager di Lando e quindi attaccarlo pubblicamente non sarebbe stata una mossa positiva. Almeno è arrivato un quarto posto con Ricciardo, che per tutto il weekend non è stato al livello del compagno di squadra, ma è stato incisivo e solido quanto è bastato per portare punti importanti che permettono alla McLaren di tenersi ben stretta la terza posizione nella classifica costruttori.

LA DECISIONE FINALE L'HO PRESA IO MA BASANDOMI SUGLI ELEMENTI CHE MI VENIVANO FORNITI ATTIMO DOPO ATTIMO VIA RADIO... CERTO SONO DELUSO, VISTO CHE POTEVO VINCERE!

LANDO NORRIS

Alonso di nuovo con la grinta da baby

ULTRAQUARANTENNI IN GRANDE SPOLVERO: LO SPAGNOLO SI PIAZZA GRAN SESTO, DUE POSIZIONI AVANTI A RAIKKONEN, E ANCORA UNA VOLTA È DAVANTI AL COMPAGNO DI SQUADRA, IL GIOVANE OCON

di **Massimo Costa**

Avere 40 anni e correre come ragazzini. Il Gran Premio di Russia ha detto questo a chiare lettere: l'età non fa poi troppo la differenza in F.1 quando hai talento da vendere, determinazione, volontà e soprattutto, grande passione e amore per questo sport. Fernando Alonso ha firmato la sesta posizione e poteva anche arrivare il podio se dal muretto box del team Alpine fossero stati più tempestivi nel capire che era meglio non aspettare troppo per dire allo spagnolo di rientrare ai box per montare le gomme rain. E poi c'è lui, Kimi Raikkonen che con la recalcitrante Sauber Alfa Romeo, al rientro dopo due gare di assenza per Covid, ha avuto il "coraggio" di tagliare il traguardo in ottava posizione. Un capolavoro a cui va aggiunto un primo giro da urlo che lo ha visto decimo al 1° giro, rimanendo poi sempre in zona punti. Alonso, 40 anni compiuti lo scorso 29 luglio, Raikkonen 41 anni che diventeranno 42 il prossimo 17 ottobre. Verrebbe da dire che sono il futuro della F.1 visto quel che hanno messo in pista domenica a Sochi. Ma non è così. Come sappiamo, Kimi ha deciso di ritirarsi, Alonso invece è stato confermato per la prossima stagione, qualcuno dira a discapito di qualche giovane molto interessante come per esempio Oscar Piastri che è parte della Academy Alpine e vince tutto quel che c'e da vincere da tre anni a questa parte (Eurocup Renault, F.3 e se continua così anche F.2) tenendo un passo che ricorda quelli di George Russell o Charles Leclerc. Ma per ora, l'entusiasmo di Alonso sta

contagiando tutta l'Alpine e va bene così. Del resto se in F.1 ci sono soltanto dieci team e venti sedili disponibili, un ricambio costante di piloti è impensabile. Alonso al via si è avventato indiavolato verso la prima curva, ha ritardato la frenata rimanendo all'esterno, ma quando ha capito che non c'era spazio e il rischio di un contatto era elevato, non ci ha pensato un attimo tagliando la variante in piena velocità. Fernando ha rispettato la "via" da seguire per rientrare in pista e quasi si è ritrovato sulle spalle dei primissimi. Per non beccarsi una penalità immediata, ha dovuto alzare il piede accomodandosi in settima posizione, dietro a Lewis Hamilton e davanti a Sergio Perez, che però lo ha passato la tornata seguente. Partito con le hard, Alonso ha pensato a gestire le gomme finché, al 30° giro, ha addirittura occupato la seconda posizione dietro a Perez approfittando molto bene dei pit-stop altrui. Al 36° passaggio, il pit-stop (assieme al messicano della Red Bull) per montare le Pirelli a mescola media. La strategia è risultata perfetta perché Alonso è rimasto nelle posizioni che contano, la sesta, superando addirittura un Verstappen in difficoltà con gli pneumatici. Poi, è arrivata la pioggia e, col senno del poi, la decisione non felice di rimanere in pista con le slick per qualche giro di troppo. Lo spiega Marcin Budkowski, direttore esecutivo di Alpine: «*Abbiamo portato a casa 8 punti, ma abbiamo perso l'opportunità di salire sul podio. È stato deciso di far partire Alonso e Ocon con mescole differenti: le hard per Fernando magari sperando nell'ingresso di una safety-car, le medie per Esteban. Entrambi hanno svolto un ottimo primo stint, purtroppo Ocon con le hard non ha avuto dalla monoposto la stessa resa iniziale. Quando ha cominciato a piovere, Fernando ha guadagnato un paio di posizioni e abbiamo pensato che continuando con le slick, se la pioggia fosse diminuita, si poteva puntare al secondo posto. Ma non è andata così. La pista è divenuta molto bagnata e quando Fernando ha dovuto cambiare le gomme, da slick a rain, era troppo tardi. Lo stesso è accaduto per Esteban*». Dopo un avvio stentato, che poteva dar ragione a chi vedeva il suo rientro in F.1 come un azzardo, Alonso ha cominciato a raccogliere risultati positivi a ripetizione. Dal sesto appuntamento di Baku, terminato in sesta piazza, lo spagnolo ha praticamente sempre portato punti alla squadra, a parte la gara non gara di Spa che lo ha visto classificato 11esimo. Prima della striscia di top 10, c'erano stati anche un decimo posto a Imola e un ottavo a Portimao. Di fatto, su 15 gare, per 11 volte ha concluso tra i primi dieci, miglior risultato il quarto posto di Budapest, circuito che ha segnato la vittoria del team Alpine con Ocon. Non proprio male per un ragazzo di 40 anni che sembrava ormai avere abbandonato per sempre la F.1 per dedicarsi ad altre attività a quattro ruote come le gare Endurance o la Dakar. La scelta di confermarlo per il 2022 quindi, è ben suffragata dai fatti ed ha un senso ben preciso con l'arrivo delle nuove regole, delle nuove monoposto, che potrebbero rimescolare completamente le gerarchie della F.1 e dove i piloti di esperienza giocheranno un ruolo fondamentale per lo sviluppo delle vetture. ●

Alonso sta confermando la bontà della sua scelta di correre con l'Alpine e viceversa: l'accoppiata sta fornendo ottimi risultati, anche se a oggi la sola vittoria in gara l'ha portata Ocon che comunque sia in qualifica che in gara soffre regolarmente lo spagnolo...

Kimi torna con tanta classe

IL QUASI QUARANTADUENNE CAMPIONE SI RIVEDE IN GARA DOPO DUE ASSENZE PER LA POSITIVITÀ AL COVID-19 E SI MOSTRA BEN RISTABILITO E MOLTO VELOCE, TERMINANDO LA CORSA BUON OTTAVO

di **Matteo Novembrini**

Era cominciato tutto con un messaggio via social, vizio verso il quale Kimi Raikkonen è stato fortemente indirizzato dalla moglie Minttu. «*Ci vediamo a Sochi*», aveva detto in vista del Gran Premio di Russia un Kimi convalescente, che dopo essere risultato positivo nel venerdì di Zandvoort aveva dovuto saltare la sua ultima Monza da pilota di Formula Uno.

Kimi, l'età non conta

Il ritorno in pista è stato in grande stile, con una corsa in cui il campione del mondo 2007 ha fatto pesare tutta la sua esperienza. Sochi, pista sulla quale sono successe più cose nell'edizione 2021 che in tutte le precedenti sette, ha ospitato un Gp nel quale fiuto, astuzia e malizia sono stati importanti quasi quanto la velocità, ed in questo Raikkonen non ha mancato di dire la sua, spiegando perché, nonostante i 42 anni imminenti (li compirà il 17 ottobre), abbia ancora tutto per giocarsi un posto sulla griglia, e perché più di qualcuno sentirà la sua mancanza il prossimo anno, quando lui invece sarà a godersi la sua villa in Svizzera oppure a divertirsi a qualche appuntamento di motocross. L'8° posto conquistato sulle rive del Mar Nero serve a poco in termini pratici, perché quei 4 punti sono ancora troppo pochi per l'Alfa Romeo per andare a prendere una Williams che invece di punti ne ha 23 (dunque ben 16 in più rispetto al team con sede ad Hinwil, che invece ne ha 7: 6 portati a casa da Kimi ed uno da Antonio Giovinazzi), e tutto sommato anche alle spalle la Haas non fa così paura da pensare di sentirsi a rischio per la nona piazza nella classifica Costruttori; però è un piazzamento che certifica lo stato di forma di un pilota che nelle giornate giuste, anche se con la macchina sbagliata, è ancora in grado di fare la differenza. Il peso dell'esperienza si è sentito tutto in Russia, con Raikkonen che ha azzeccato ogni scelta possibile, non mettendo mai una ruota fuori posto.

UNA DIMOSTRAZIONE DI RESISTENZA E CAPACITÀ
Appena reduce dalla positività al Covid-19 anche se ben ristabilito, Kimi a Sochi si è difeso alla grande ottenendo un lodevolissimo ottavo posto, che ne conferma la validità anche alle ultime gare della carriera in F.1

Posizione in griglia migliore del previsto

Andando con ordine, il fine settimana dell'Alfa Romeo-Sauber era cominciato con un venerdì qualunque, con Raikkonen di nuovo in macchina dopo tre settimane. Un ritorno senza particolari problemi e con un buon chilometraggio (20 giri al mattino e 23 al pomeriggio), ma senza particolari acuti nella prestazione. Poi sono arrivate delle qualifiche non positive: 16° Raikkonen, 18° Giovinazzi.

Antonio aveva lamentato un problema ai freni, mentre Kimi aveva parlato al termine della sessione di una macchina con un buon bilanciamento ma con poco grip. Insomma, le premesse non erano delle migliori, ma una griglia di partenza stravolta da molte penalità (interessati Bottas, Latifi, Leclerc e Verstappen) ha permesso alla squadra elvetica di risalire senza neanche doversi impegnare: così Raikkonen si è ritrovato 13° e Giovinazzi 17°.

Sembrava il solito weekend, invece...

Per quanto la posizione di partenza fosse migliore del previsto, le aspettative per la gara erano in linea con le ultime uscite, quindi ai box dell'Alfa c'era la consapevolezza di non avere la velocità giusta per battagliare, ma al tempo stesso la speranza che una griglia stravolta ed un meteo ballerino potessero dare una mano. Ed è proprio quello che è successo, anche se nel risultato di domenica c'è stata poca fortuna e tanto merito da parte di Raikkonen, capace di azzeccare una grande partenza: pronti via e Kimi ha subito guadagnato terreno, chiudendo il primo giro in decima posizione. Era l'unico modo per garantirsi la possibilità di agganciarsi al treno giusto, restare in lotta e attendere che la corsa desse una mano dopo aver messo in pratica una strategia comune a tanti (gomma media al via e poi pit-stop per mettere la dura al 15° passaggio). L'aiuto tanto atteso è arrivato dalla pioggia negli ultimi giri, con uno scroscio che ha rimescolato le carte in tavola: Raikkonen è andato ai box per montare le intermedie al termine del giro numero 47, una mossa che è risultata quella giusta. Nelle fasi finali di una corsa che per Giovinazzi è stata molto più difficile (Antonio ha avuto un contatto alla prima curva ed è rimasto senza radio dopo appena un giro), Kimi ha tenuto duro e nel finale ha approfittato dei duelli altrui, guadagnando posizioni senza prendersi rischi e tenendosi fuori dai guai; all'ultima tornata si era addirittura trovato davanti a Norris, che però nel finale è riuscito a portare a casa la settima posizione. Così è arrivato l'8° posto sul traguardo davanti alla Red Bull di Perez, con una constatazione: Raikkonen e l'Alfa Romeo non chiudevano così in alto addirittura da Interlagos 2019 (4° posto per Kimi), dal momento che nel 2020 erano arrivati solamente due 9° posti e quest'anno appena due decime piazze. Considerando le difficoltà dell'Alfa di andare a punti quest'anno, la squadra può essere soddisfatta di un Gp di Russia che ha strappato l'ennesimo applauso a favore di Kimi in questo suo commiato dal Circus. ●

Haas premia la linea verde

DOPO UN ANNO DI RODAGGIO, STEINER PER IL 2022 SI ASPETTA UNA BELLA CRESCITA DI MAZEPIN E SCHUMACHER: LA RIVALITÀ IN PISTA E FUORI TRA I DUE NON È MAI MANCATA

di **Alessandro Gargantini**

In occasione del Gran Premio d'Italia a Monza, nell'ambito di un incontro con alcuni giornalisti, Jean Todt si era soffermato volentieri a parlare di Mick Schumacher. «*È un ragazzo curioso, ambizioso, determinato ad imparare e crescere velocemente. Mi servirebbero più elementi per fornire una valutazione più approfondita su di lui, ma i tecnici della squadra mi parlano molto bene di Mick. Nelle categorie minori, il tedesco ha sempre vinto!*». Il Presidente uscente della FIA avrà occasione di osservare all'opera il figlio del suo ex pilota Michael anche nel 2022. Proprio alla vigilia della corsa di Sochi, l'Uralkali Haas F.1 Team ha ufficializzato di aver integralmente confermato il suo line-up anche per l'anno prossimo. In Formula Uno, come sui mercati azionari, niente si può dare per scontato fino alla ufficialità. Ma le probabilità che Gunther Steiner avrebbe confermato entrambi i piloti erano talmente alte da non dare spazio ad alcuna speculazione in merito al nome di altri candidati. L'annuncio della squadra in merito all'ufficializzazione del line-up 2022 non ha dunque suscitato alcuna sorpresa. Mazepin ha potuto celebrare il rinnovo sulla pista di casa, quella dove da tifoso andò a vedere nel 2014 il suo primo Gran Premio di Russia, mentre Schumacher ha accolto la notizia sul circuito dove l'anno scorso colse la sua seconda vittoria stagionale nel FIA Formula 2 Championship e fece un passo in avanti decisivo verso la conquista del titolo nella seconda serie davanti a Ilott, team mate di Schumacher nella FDA, verso la quale il tedesco ha indirizzato i propri ringraziamenti.

Quattro secondi indigesti per Mazepin

Ma nel giorno del rinnovo contrattuale, non tutto è andato per il verso giusto in casa Mazepin. Nikita è risultato di quasi quattro secondi più lento del suo compagno di squadra nel turno di qualifica. Il risultato ha fatto infuriare papà Dmitry, azionista di maggioranza e presidente della Uralkali, multina-

zionale russa produttrice ed esportatrice di cloruro di potassio il cui nome è “title and main sponsor” della squadra americana. Entrambi i piloti Haas sono stati eliminati al termine di Q3, con il russo che rimasto attardato di 3.934 secondi da Schumacher. Mazepin ha spiegato che ci sono voluti più giri per scaldare le gomme intermedie in condizioni di bagnato rispetto a Spa-Francorchamps e che la strategia adottata nella squadra nei suoi confronti è stata penalizzante nei confronti di quella adottata da Schumacher visto che lui ha avuto a disposizione meno tempo per portare il suo set di gomme finale alla temperatura corretta. Il primo tentativo di Mazepin sulle intermedie è stato un 2’02”416. Nikita ha migliorato nei suoi tre giri successivi, abbassando il suo tempo a 1’54”181 prima di fermarsi ai box per montare un set di gomme fresche con le quali ha fatto altri due giri, finendo in 1’53”764. Schumacher ha fatto il contrario: ha compiuto due giri all’inizio della sessione prima di fermarsi ai box. Rientrato in pista, il tedesco si è progressivamente migliorato fino a spingersi fino al 1’49”830, quasi quattro secondi più veloce del team mate. Ma la strategia è stata effettivamente opposta.

DOPPIA RICONFERMA PER IL MONDIALE 2022

Anche per il prossimo anno Haas punta su Schumacher, sopra, e Mazepin, sotto a sinistra, per disputare il Mondiale di F.1. Il team principal Gunther Steiner, in alto, si attende molto dalla crescita dei due rookie

Due rookie dai percorsi molto diversi

Nello scorso inverno, all’interno della squadra diretta da Gunther Steiner è avvenuta una vera e propria rivoluzione. L’equipe a stelle e strisce si è privata di due veterani come Grosjean e Magnussen per arruolare due rookie profondamente diversi nel loro back ground e curriculum, ma che avevano come comune denominatore l’assoluta mancanza di esperienza nella Formula Uno. La squadra ha supportato i due esordienti in una stagione di transizione, visto che l’obiettivo principale è la readiness per il mondiale 2022. Per Steiner ed i suoi il presente è stato focalizzato sull’inserimento nella massima serie dei due ragazzi che, seppur in modo diverso, si sono fatti apprezzare nelle categorie minori. Il percorso di Mick è stato pianificato con meticolosa attenzione sin nel minimo dettaglio, mentre quello di Nikita è stato soprattutto accompagnato dalle scelte e dagli investimenti di papà Dmitry, che ha comprato il team di Formula 3 nel quale Nikita ha esordito nella terza serie (la Hitech Gp acquisita dalla Hitech Racing di David Hayle) e poi ha assicurato al russo un volante in una delle squadre più forti in Gp3 Series e Formula 2, ovvero la Art Gran Prix, prima di portare anche la Hitech Gp, guidata dal fido Oliver Oakes, nella seconda serie. Sulle prime diciassette griglie di partenza stagionali, contando anche le Sprint Qualifying Races di Silverstone e Monza, per quattordici volte il pilota tedesco è stato più veloce del compagno di squadra. Nikita sostiene che parte del gap è dovuta al maggior peso del suo telaio, si parla di meno di dieci chili, vecchio di un anno e sostituito con uno nuovo dopo la pausa estiva. Si tratta di un fatto riconosciuto dal team che, ancora una volta, ha indispettito la famiglia Mazepin: l’oligarca Dmitry vorrebbe più peso in squadra attraverso l’inserimento di Oakes nella compagine direttiva. A differenza di Schumacher, che si è aggiudicato il titolo nella Formula 3 Europea e in Formula 2, Mazepin non ha mai vinto un campionato. Veloce, ma molto meno costante nel rendimento, il moscovita ha ottenuto come miglior risultato il secondo posto nel campionato Gp3 Series 2018 alle spalle del compianto Hubert. Quest’anno Schumacher e Mazepin si sono spesso confrontati tra di loro, e le scintille non sono mancate, in fondo al gruppo. Ma l’obiettivo per il 2022 è di cambiare passo e riportare la squadra ad un livello più consono alla sua tradizione. Non dimentichiamo che la compagine di Kannapolis ha chiuso saldamente al quinto posto il mondiale 2018 davanti a McLaren, Force India, Sauber, Toro Rosso e Williams. Era ieri, ma sembra trascorso tanto tempo. ●

Gp di Russia

Il tabellone

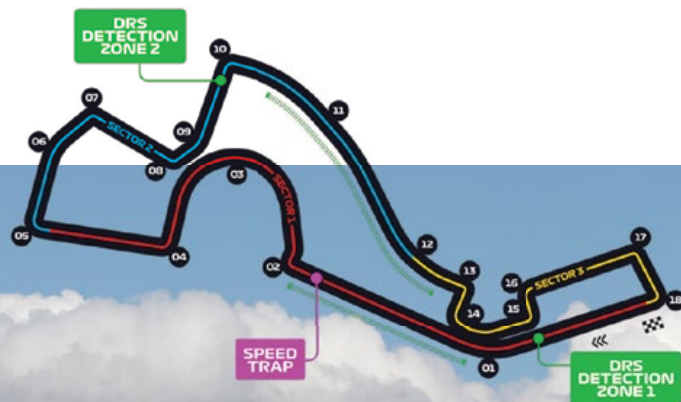
PIT STOP

	GIRO	TEMPO
Stroll	12°	30"241
Russell	13°	30"665
Latifi	13°	30"056
Tsunoda	13°	30"112
Sainz Jr.	14°	30"715
Mazepin	14°	30"127
Ocon	15°	29"901
Raikkonen	15°	30"102
Schumacher	20°	29"996
Ricciardo	22°	33"617
Hamilton	26°	29"878
Verstappen	26°	29"578
Vettel	26°	29"242
Norris	28°	29"824
Bottas	28°	29"936
Gasly	33°	29"354
Leclerc	35°	31"849
Pérez	36°	36"026
Alonso	36°	30"157
Giovinazzi	36°	30"081
Russell	47°	32"081
Bottas	47°	29"569
Raikkonen	47°	30"131
Mazepin	46°	33"931
Tsunoda	47°	30"980
Verstappen	48°	31"017
Sainz Jr.	48°	30"677
Ricciardo	48°	31"016
Stroll	48°	43"124
Hamilton	49°	30"045
Tsunoda	49°	30"972
Alonso	50°	30"702
Pérez	50°	32"313
Vettel	50°	32"128
Gasly	50°	31"915
Ocon	50°	33"264
Giovinazzi	50°	33"961
Norris	51°	32"670
Leclerc	51°	32"648

NOTA: la sequenza tiene conto del doppiaggio. DT = Drive Through, SG = Stop & Go

NOTE

a) 3 posizioni di penalità per aver causato un incidente a Monza.
b) Sostituzione componenti PU: partenza da fondo griglia.
c) Penalità di 5 posizioni per la sostituzione del cambio.
d) Sostituzione componenti PU: 15 posizioni di penalità.

RUSSIA
15ª gara del mondiale F.1 | 26 settembre 2021 | Sochi Autodrom (5,848 km) | Distanza: 309,745 km | Giri: 53 | Condizioni atmosferiche: pista bagnata in qualifica e pioggia nel finale di gara

COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	53	1.30'41"001	204,940	1'37"575	43
2°	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	53	a 53"271	202,953	1'38"396	28
3°	C.Sainz Jr. (Spagna)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	53	a 1'02"475	202,614	1'39"294	40
4°	D.Ricciardo (Australia)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	53	a 1'05"607	202,498	1'39"124	24
5°	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	53	a 1'07"533	202,428	1'38"216	31
6°	F.Alonso (Spagna)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	53	a 1'21"321	201,922	1'38"686	44
7°	L.Norris (Gran Bretagna)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	53	a 1'27"224	201,707	1'37"423	39
8°	K.Raikkonen (Finlandia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	53	a 1'28"955	201,643	1'40"289	34
9°	S.Pérez (Messico)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	53	a 1'30"076	201,603	1'39"215	45
10°	G.Russell (Gran Bretagna)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	53	a 1'40"551	201,221	1'40"596	40
11°	L.Stroll (Canada)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance	53	a 1'56"198	200,655	1'40"464	35
12°	S.Vettel (Germania)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance	52	a 1 giro	201,024	1'39"251	44
13°	P.Gasly (Francia)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	52	a 1 giro	199,719	1'38"279	35
14°	E.Ocon (Francia)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	52	a 1 giro	199,249	1'40"598	34
15°	C.Leclerc (Monaco)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	52	a 1 giro	198,962	1'38"994	45
16°	A.Giovinazzi (Italia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	52	a 1 giro	198,067	1'39"058	39
17°	Y.Tsunoda (Giappone)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	52	a 1 giro	197,389	1'39"960	42
18°	N.Mazepin (Russia)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	51	a 2 giri	196,622	1'41"713	24
19°	N.Latifi (Canada)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	47	Testacoda	203,390	1'40"000	42
NON CLASSIFICATI							
	M.Schumacher (Germania)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	32	Idraulica	201,357	1'40"276	22

Le linee tratteggiate che terminano con il pallino indicano un ritiro, mentre le linee continue che terminano con la freccia indicano i piloti giunti al traguardo.

L'ALTALENA DELLA GARA

G 1 5 10 15 20 25 30 35 40 45 50 53

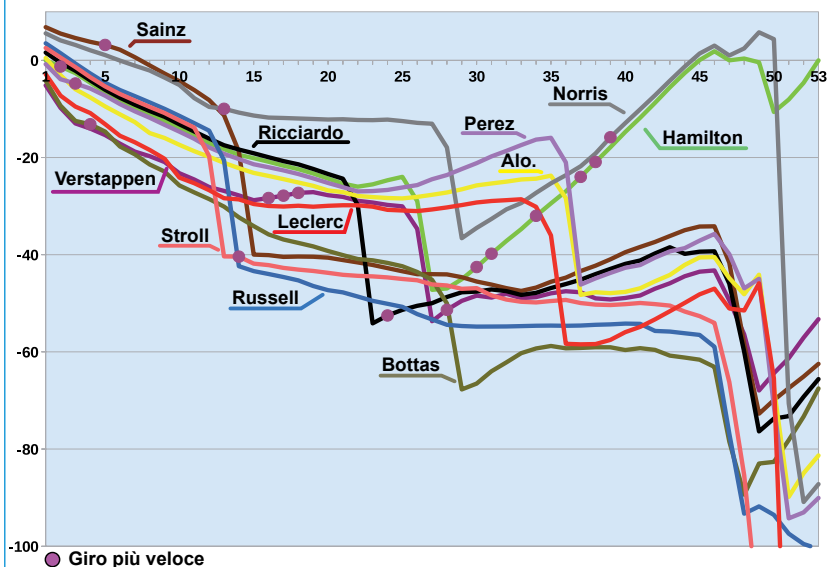
Griglia		Arrivo	
1	Norris	1	Hamilton
2	Sainz Jr.	2	Verstappen
3	Russell	3	Sainz Jr.
4	Hamilton	4	Ricciardo
5	Ricciardo	5	Bottas
6	Alonso	6	Alonso
7	Stroll	7	Norris
8	Pérez	8	Räikkönen
9	Ocon	9	Pérez
10	Vettel	10	Russell
11	Gasly	11	Stroll
12	Tsunoda	12	Vettel
13	Räikkönen	13	Gasly
14	Schumacher	14	Ocon
15	Mazepin	15	Leclerc
16	Bottas	16	Giovinazzi
17	Giovinazzi	17	Tsunoda
18	Latifi	18	Mazepin
19	Leclerc	19	Latifi (R)
20	Verstappen		

VELOCITÀ SUL RETTIFILO PRINCIPALE

132 METRI PRIMA DELLA CURVA 2

QUALIFICHE	
Hamilton	307,1
Latifi	304,5
Pérez	304,2
Bottas	302,7
Russell	301,1
Tsunoda	301,0
Gasly	299,6
Stroll	298,9
Vettel	298,4
Norris	296,2
Leclerc	295,4
Sainz Jr.	294,8
Ocon	294,7
Raikkonen	292,5
Alonso	292,0
Ricciardo	291,1
Schumacher	289,8
Giovinazzi	279,7
Mazepin	276,9
Verstappen	274,3

GRAN PREMIO	
Leclerc	335,8
Alonso	335,1
Hamilton	333,6
Bottas	330,6
Norris	329,8
Pérez	327,9
Ocon	325,8
Giovinazzi	322,4
Vettel	322,2
Raikkonen	322,1
Sainz Jr.	322,1
Schumacher	321,9
Ricciardo	320,3
Verstappen	318,3
Stroll	314,8
Gasly	313,9
Latifi	311,1
Russell	307,5
Tsunoda	305,8
Mazepin	304,0

I DISTACCHI

Questo grafico rappresenta l'evoluzione dei tempi sul giro dei piloti in gara. Il riferimento è un pilota virtuale i cui tempi sul giro sono costanti e uguali al tempo sul giro medio del vincitore del Gran Premio. La linea per questo pilota coincide con l'asse delle 'x'. La rappresentazione verticale visualizza il distacco dal pilota virtuale al termine di ogni giro e questo permette una chiara visualizzazione del ritmo di ciascun pilota e dei reali distacchi in pista.

Gp di Russia
Il tabellone

RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA
Imbattuto
L.Hamilton (Mercedes F1 W11 EQ Performance, 2020)
1'31"304 media 230,579 km/h

SUL GIRO IN GARA
Imbattuto
L.Hamilton (Mercedes F1 W10 EQ Power+, 2019)
1'35"761 media 219,847 km/h

SULLA DISTANZA
Imbattuto
L.Hamilton (Mercedes F1 W09 EQ Power+, 2018)
1:27'25"181 media 212,591 km/h

GIRI IN TESTA

Sainz Jr.	1°-12°
Norris	13°-28°
Pérez	29°-36°
Norris	37°-50°
Hamilton	51°-53°

PROVE LIBERE

VENERDÌ 24 SETTEMBRE

		1ª SESSIONE	2ª SESSIONE
1°	Bottas	1'34"427	1'33"593
2°	Hamilton	1'34"638	1'33"637
3°	Gasly	1'35"794	1'33"845
4°	Norris	1'35"959	1'34"154
5°	Ocon	1'36"236	1'34"402
6°	Verstappen	1'34"654	1'34"621
7°	Sainz Jr.	1'35"811	1'34"678
8°	Alonso	1'36"225	1'34"762
9°	Vettel	1'35"781	1'34"837
10°	Leclerc	1'35"117	1'34"925
11°	Pérez	1'36"188	1'34"938
12°	Raikkonen	1'36"952	1'35"052
13°	Russell	1'38"013	1'35"094
14°	Giovinazzi	1'36"795	1'35"178
15°	Stroll	1'36"522	1'35"334
16°	Latifi	1'38"155	1'35"411
17°	Ricciardo	1'36"877	1'35"630
18°	Tsunoda	1'37"794	1'35"954
19°	Mazepin	1'38"586	1'36"099
20°	Schumacher	1'38"977	1'36"230

SABATO 25 SETTEMBRE

3ª SESSIONE

Non disputate per maltempo.

POLE POSITION

SABATO 25 SETTEMBRE			QUALIFICHE 1ª	QUALIFICHE 2ª	QUALIFICHE 3ª	SETTORI 1ª	SETTORI 2ª	SETTORI 3ª
1°	Norris	McLaren MCL35M	1'47"238	1'45"827	1'41"993	36"517	34"685	30"791
2°	Sainz Jr.	Ferrari SF21	1'47"924	1'46"521	1'42"510	36"549	34"793	31"168
3°	Russell	Williams FW43B	1'48"303	1'46"435	1'42"983	36"308	34"860	31"815
4°	Hamilton	Mercedes F1 W12 E Performance	1'45"992	1'45"129	1'44"050	36"281	35"656	31"456
5°	Ricciardo	McLaren MCL35M	1'48"345	1'46"361	1'44"156	37"170	35"062	31"885
6°	Alonso	Alpine A521	1'47"877	1'45"514	1'44"204	36"957	35"133	31"786
7°	Bottas	Mercedes F1 W12 E Performance	1'46"396	1'45"306	1'44"710	36"847	35"932	31"554
8°	Stroll	Aston Martin AMR21	1'48"322	1'46"360	1'44"956	36"936	35"410	32"106
9°	Pérez	Red Bull RB16B	1'46"455	1'45"834	1'45"337	37"106	36"166	31"905
10°	Ocon	Alpine A521	1'48"099	1'46"070	1'45"865	37"355	35"979	32"075
11°	Vettel	Aston Martin AMR21	1'47"205	1'46"573		37"632	36"714	32"093
12°	Gasly	AlphaTauri AT02	1'47"828	1'46"641		37"411	36"693	31"894
13°	Tsunoda	AlphaTauri AT02	1'48"854	1'46"751		37"552	36"845	32"354
14°	Latifi	Williams FW43B	1'48"252	s.t.		37"753	37"512	32"987
15°	Leclerc	Ferrari SF21	1'48"470	s.t.		38"090	37"303	32"585
16°	Raikkonen	Alfa Romeo C41	1'49"586			38"456	37"917	33"213
17°	Schumacher	Haas VF-21	1'49"830			38"233	37"993	33"604
18°	Giovinazzi	Alfa Romeo C41	1'51"023			39"191	38"202	33"630
19°	Mazepin	Haas VF-21	1'53"764			39"912	38"853	34"999
20°	Verstappen	Red Bull RB16B	s.t.			38"599	38"060	1'15"565

NOTA: i tempi per settore si riferiscono all'intera sessione di qualifica che è divisa, ad eliminazione, in tre tempi distinti. Per la griglia vale solo il tempo dell'ultima sessione affrontata, ma i 10 piloti ammessi alla 3ª qualifica rientrano di diritto nelle prime 10 posizioni, salvo penalizzazioni.

GRIGLIA DI PARTENZA

1ª FILA
4 Norris McLaren 1'41"993
55 Sainz Ferrari 1'42"510

2ª FILA
63 Russell Williams 1'42"983
44 Hamilton Mercedes 1'44"050

3ª FILA
3 Ricciardo McLaren 1'44"156
14 Alonso Alpine 1'44"204

4ª FILA
18 Stroll Aston Martin 1'44"956
11 Perez Red Bull 1'45"337

5ª FILA
31 Ocon Alpine 1'45"865
5 Vettel Aston Martin 1'46"573

6ª FILA
10 Gasly AlphaTauri 1'46"641
22 Tsunoda AlphaTauri 1'46"751

7ª FILA
7 Raikkonen Alfa Romeo 1'49"586
47 Schumacher Haas 1'49"830

8ª FILA
9 Mazepin Haas 1'53"764
77 Bottas (d) Mercedes 1'44"710

9ª FILA
99 Giovinazzi (c) Alfa Romeo 1'51"023
6 Latifi (b) Williams s.t.

10ª FILA
16 Leclerc Ferrari s.t. (b)
33 Verstappen Red Bull s.t. (ab)

MONDIALE PILOTI

		TOTALE	BAHRAIN 28/3	EMILIA ROM. 18/4	PORTOGALLO 2/5	SPAGNA 9/5	MONACO 23/5	AZERBAIJAN 6/6	FRANCIA 20/6	STIRIA 27/6	AUSTRIA 4/7	G.BRETAGNA 18/7	UNGHERIA 1/8	BELGIO 29/8	OLANDA 5/9	ITALIA 12/9	RUSSIA 26/9	TURCHIA 10/10	USA 24/10	MESSICO 7/11	BRASILE 14/11	DA ASSEGN. 21/11	ARABIA SAUD. 5/12	ABU DHABI 12/12
1°	L.Hamilton	246.5	25	19	25	25	7	(15°)	18	19	12	27	18	7.5	19	(i.)	25	-	-	-	-	-	-	-
2°	M.Verstappen	244.5	18	25	18	19	25	(18°)	26	25	26	3	2	12,5	25	2	18	-	-	-	-	-	-	-
3°	V.Bottas	151	16	(i.)	16	15	(m.)	(12°)	12	15	18	16	(i.)	(12°)	15	18	10	-	-	-	-	-	-	-
4°	L.Norris	139	12	15	10	4	15	10	10	10	15	12	(m.)	(14°)	1	18	7	-	-	-	-	-	-	-
5°	S.Pérez	120	10	(11°)	12	10	12	25	15	12	8	(16°)	(i.)	(19°)	4	10	2	-	-	-	-	-	-	-
6°	C.Sainz Jr.	112.5	4	10	(11°)	6	18	4	(11°)	8	10	8	15	0.5	6	8	15	-	-	-	-	-	-	-
7°	C.Leclerc	104	8	12	8	12	(m.)	12	(16°)	6	4	18	(i.)	2	10	12	(15°)	-	-	-	-	-	-	-
8°	D.Ricciardo	95	6	8	2	8	(12°)	2	8	(13°)	6	10	(11°)	6	(11°)	27	12	-	-	-	-	-	-	-
9°	P.Gasly	66	(17°)	6	1	1	8	15	6	(i.)	2	(11°)	11	4	12	-	(13°)	-	-	-	-	-	-	-
10°	F.Alonso	58	(m.)	1	4	(17°)	(13°)	8	4	2	1	6	12	(11°)	8	4	8	-	-	-	-	-	-	-
11°	E.Ocon	45	(13°)	2	6	2	2	(m.)	(14°)	(14°)	(i.)	2	25	3	2	1	(14°)	-	-	-	-	-	-	-
12°	S.Vettel	35	(15°)	(15°)	(13°)	(13°)	10	18	2	(12°)	(17°)	-	(s.)	5	(13°)	(12°)	(12°)	-	-	-	-	-	-	-
13°	L.Stroll	24	1	4	(14°)	(11°)	4	(m.)	1	4	(13°)	4	(i.)	(20°)	(12°)	6	(11°)	-	-	-	-	-	-	-
14°	Y.Tsunoda	18	2	(12°)	(15°)	(m.)	(16°)	6	(13°)	1	(12°)	1	8	(15°)	(m.)	(m.)	(17°)	-	-	-	-	-	-	-
15°	G.Russell	16	(14°)	(i.)	(16°)	(14°)	(14°)	(17°)	(12°)	(m.)	(11°)	(12°)	4	9	(17°)	2	1	-	-	-	-	-	-	-
16°	N.Latifi	7	(18°)	(i.)	(18°)	(16°)	(15°)	(16°)	(18°)	(17°)	(16°)	(14°)	6	1	(16°)	(11°)	(19°)	-	-	-	-	-	-	-
17°	K.Raikkonen	6	(11°)	(13°)	(i.)	(12°)	(11°)	1	(17°)	(11°)	(15°)	(15°)	1	(18°)	(m.)	-	4	-	-	-	-	-	-	-
18°	A.Giovinazzi	1	(12°)	(14°)	(12°)	(15°)	1	(11°)	(15°)	(15°)	(14°)	(13°)	(13°)	(13°)	(14°)	(13°)	(16°)	-	-	-	-	-	-	-
19°	M.Schumacher	0	(16°)	(16°)	(17°)	(18°)	(18°)	(13°)	(19°)	(16°)	(18°)	(18°)	(12°)	(16°)	(18°)	(15°)	(m.)	-	-	-	-	-	-	-
20°	R.Kubica	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(15°)	(14°)	-	-	-	-	-	-	-	-
21°	N.Mazepin	0	(i.)	(17°)	(19°)	(19°)	(17°)	(14°)	(20°)	(18°)	(19°)	(17°)	(i.)	(17°)	(m.)	-	(18°)	-	-	-	-	-	-	-

MONDIALE COSTRUTTORI

		TOTALE	BAHRAIN 28/3	EMILIA ROM. 18/4	PORTOGALLO 2/5	SPAGNA 9/5	MONACO 23/5	AZERBAIJAN 6/6	FRANCIA 20/6	STIRIA 27/6	AUSTRIA 4/7	G.BRETAGNA 18/7	UNGHERIA 1/8	BELGIO 29/8	OLANDA 5/9	ITALIA 12/9	RUSSIA 26/9	TURCHIA 10/10	USA 24/10	MESSICO 7/11	BRASILE 14/11	DA ASSEGN. 21/11	ARABIA SAUD. 5/12	ABU DHABI 12/12
1°	Mercedes	397.5	25/16	19/0	25/16	25/15	7/0	-	18/12	19/15	12/18	27/16	18/0	7.5/0	19/15	0/18	25/10	-	-	-	-	-	-	-
2°	Red Bull	364.5	10/18	0/25	12/18	10/19	12/25	25/0	15/26	12/25	8/26	0/3	0/2	0/12,5	4/25	10/2	2/18	-	-	-	-	-	-	-
3°	McLaren	234	6/12	8/15	2/10	8/4	0/15	2/10	8/10	0/10	6/15	10/12	-	6/0	0/1	27/18	12/7	-	-	-	-	-	-	-
4°	Ferrari	216.5	8/4	12/10	8/0	12/6	0/18	12/4	-	6/8	4/10	18/8	0/15	2/0.5	10/6	12/8	0/15	-	-	-	-	-	-	-
5°	Alpine	103	-	1/2	4/6	0/2	0/2	8/0	4/0	2/0	1/0	6/2	12/25	0/3	8/2	4/1	8/0	-	-	-	-	-	-	-
6°	AlphaTauri	84	0/2	6/0	1/0	1/0	8/0	15/6	6/0	0/1	2/0	0/1	11/8	4/0	12/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7°	Aston Martin	59	0/1	0/4	-	-	10/4	18/0	2/1	0/4	-	0/4	-	5/0	-	0/6	-	-	-	-	-	-	-	-
8°	Williams	23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6/4	1/9	-	0/2	0/1	-	-	-	-	-	-	-
9°	Alfa Romeo	7	-	-	-	-	0/1	1/0	-	-	-	-	1/0	-	-	-	4/0	-	-	-	-	-	-	-
10°	Haas	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Punteggi: 1° classificato: 25 punti; 2°: 18 punti; 3°: 15 punti; 4°: 12 punti; 5°: 10 punti; 6°: 8 punti; 7°: 6 punti; 8°: 4 punti; 9°: 2 punti; 10°: 1 punto.
Un punto addizionale per il giro più veloce, assegnato solo se il pilota conclude la gara tra i primi 10 classificati.
(Tra parentesi posizione finale senza punti e motivazioni ritiro: m. = meccanica, i. = incidente, s. = squalificato, e. = escluso, n.q. = non qualificato). Tra i Costruttori il punteggio è formato dalla somma dei piazzamenti dei due piloti in gara per ciascuna Casa: la prima cifra è riferita al conduttore con il numero d'iscrizione più basso (vedi numeri in griglia)

Un anno da **Oscar**

PIASTRI METTE UNA BELLA IPOTECA SULLA CONQUISTA DEL TITOLO. LETTERALMENTE DEMOLITO IL RIVALE ZHOU

di **Alessandro Gargantini**

Come distruggere mentalmente il più diretto rivale e iscrivere una bella ipoteca sul titolo. Ce l'ha insegnato a Sochi Oscar Piastri, che ha letteralmente demolito il più esperto Guanyu Zhou sulle rive del Mar Nero e ha esteso la sua leadership nella graduatoria generale. Il ventenne pilota australiano del Team Prema, che si presentava al sesto appuntamento stagionale della categoria con tredici lunghezze di vantaggio sul pilota di Shanghai, ha subito mostrato di voler fare sul serio conquistando la terza pole position stagionale, che ha costituito la base sulla quale il driver di Melbourne ha costruito la sua seconda vittoria consecutiva nella Feature Race, la corsa che assegna maggior punteggio, bissando il fresco successo di Monza. Piastri, che nella corsa Sprint non era andato oltre la nona posizione a causa di un'escursione in una via di fuga, ha così portato a trentasei punti il suo vantaggio su Zhou, che in suolo russo non è andato oltre un sesto posto nella manche domenicale. Il ventiduenne pilota asiatico, quarto in qualifica, ha sulla sua coscienza due gravi errori che hanno influito negativamente sul suo bilancio e che mettono a repentaglio anche la sua piazza d'onore nel ranking di campionato. Il primo, il più imperdonabile, è avvenuto nel giro di formazione della Sprint Race, quando Zhou è finito in testacoda lasciando spegnere il motore della sua monoposto. Zhou ha così perso il vantaggio di partire quattro posizioni sullo schieramento di partenza davanti a Piastri e riavvicinarsi al rivale. L'errore del sabato non ha però portato ad un'immediata reazione del pilota della Uni-Virtuosi, che ha perso quattro posizioni nel corso del primo giro della Feature Race a causa di uno start poco reattivo. Mentre Piastri si è avviato verso la terza cavalcata trionfale della stagione, Zhou si è ritrovato a combattere nelle posizioni di rincalzo senza riuscire a fare meglio di una sesta posizione finale che gli consente di mantenere la seconda posizione in graduatoria con soli sette punti di vantaggio sul portacolori della FDA Robert Shwartzman. Sulla pista di casa, il ventiduenne di San Pietroburgo ha raccolto rispettivamente un terzo e quarto posto, uscendo ancora una volta sconfitto nel confronto diretto con il compa-

RIFLETTORI SUL PROTAGONISTA
Oscar Piastri conquista la vittoria in gara-2 e allunga in vetta al campionato di F.2. Nell'altra pagina in alto a sinistra Ticktum vincitore della prima sfida, Schwartzman e Vips

Piastri un 2022 **incognita**

I RISCHI DI UN FUTURO IN PANCHINA PER IL LEADER AUSTRALIANO

Oscar Piastri si sta avviando a vincere il terzo campionato consecutivo in altrettante stagioni. L'aussie è certamente il pilota che ha mostrato di più fino ad ora in questa stagione. Nel 2019 il pilota di Melbourne, seguito da Mark Webber, ha vinto la Formula Renault Europea davanti a Martins. L'anno scorso si è aggiudicato il FIA F3 Championship precedendo Pourchaire, mentre quest'anno sta dominando anche la seconda serie, convincendo ancora di più rispetto a dodici mesi fa, quando vinse il titolo con due sole vittorie e zero pole position. Nella seconda serie il ventenne junior della Alpine sta facendo meraviglie: ha già colto tre vittorie, altrettante pole position, quattro giri veloci e sette podi. Numeri da fuoriclasse, in linea con quelli di Leclerc e Russell, tanto per intenderci. Entrambi, promossi nella massima categoria subito dopo il loro successo in F2. Fu il giusto riconoscimento al loro talento e al valore formativo della seconda serie. Per Piastri, anche in caso di vittoria del titolo, le chances di fare il passaggio di categoria purtroppo non sono molte. Rimane solo l'inflazionatissimo sedile di Giovinazzi, sul quale Piastri ha confessato di avere pochissime aspettative. L'Alpine F1 può offrire, al momento, solo un ruolo di terzo pilota. Stare un anno senza corse non fa bene a nessuno, e questo a Enstone e Viry-Chatillon lo sanno benissimo. Per questo motivo, non possiamo pensare che non stiano valutando un piano ad hoc per il loro giovane di punta. ●

gno di squadra Piastri. L'australiano, al debutto nella seconda serie, sembra stia mettendo psicologicamente in difficoltà anche il più esperto team mate, che in questo campionato ha conquistato due vittorie, la metà dell'anno scorso. Sulla sempre impegnativa pista di Sochi, dove è stata annullata la Sprint Race 2 a causa del maltempo, si è messo in mostra anche Dan Ticktum, vincitore nella Sprint Race 1, davanti all'estone Vips, e buon quinto nella Feature Race. Theo Pourchaire ha collezionato un quinto ed un secondo posto che certificano la sua crescita e portano il pilota di Grasse al quinto posto nella classifica di campionato a sole ventidue lunghezze da Zhou, l'altro pilota in corsa per un posto all'Alfa Romeo Racing. Sempre che non prenda quota la candidatura di Piastri. A Sochi, Stefano Domenicali e Bruno Michel hanno ufficializzato che l'anno prossimo la F2 e F3 torneranno a correre nello stesso fine settimana con un programma di due corse con inversione delle griglie. I team hanno accolto con favore il ritorno al passato, visto che il format adottato quest'anno non ha portato gli attesi effetti benefici dal punto di vista economico e creato grossi buchi nei calendari. È segno di intelligenza cercare di migliorarsi rinnovandosi, ma lo è ancora di più tornare sui propri passi se i risultati non sono quelli pianificati. Il calendario sarà comunicato nel World Motor Sport Council del 15 ottobre a Parigi. ●

LE CLASSIFICHE

FIA F2 Sochi, 2021

SPRINT RACE 1

1. Ticktum Carlin, 18 giri in 36'37"195 alla media di 172.144 km/h; 2. Vips Hitech a 4"422; 3. Shwartzman Prema a 6"638; 4. Hughes HWA a 8"894; 5. Pourchaire ART Grand Prix a 9"824; 6. Boschung Campos a 12"994; 7. Lundgaard ART Grand Prix a 13"669; 8. Verschoor MP a 14"172; 9. Piastri Prema a 14"921; 10. Zendeli MP a 17"268; 11. Armstrong DAMS a 18"179; 12. Daruvala Carlin a 28"131; 13. Samaia Charouz Racing System a 28"764; 14. Sato Trident a 40"661; 15. Beckmann Campos a 57"671; 16. Nissany DAMS a 70"465; 17. Fittipaldi Charouz Racing System a 71"672; 18. Deledda HWA a 93"339; 19. Lawson Hitech a 13 giti; 20. Viscaal Trident a 16 giri; 21. Zhou UNI-Virtuosi non partito; 22. DrugovichUNI-Virtuosi non partito .

Pole Position: Dan Ticktum in 1'48"171 alla media di 194.625 km/h

Giro più veloce: Theo Pourchaire in 1'50"669 alla media di 190.232 km/h

FEATURE RACE

1. Piastri Prema, 30 giri in 53'20"402 alla media di 183.965 km/h;2. Pourchaire ART Grand Prix a 1"928; 3. Daruvala Carlin a 12"601; 4. Shwartzman Prema a 14"485; 5. Ticktum Carlin a 18"058; 6. Zhou UNI-Virtuosi a 22"177; 7. Lawson Hitech a 30"596; 8. Verschoor MP a 33"451; 9. Lundgaard ART Grand Prix a 37"775; 10. Beckmann Campos a 39"118; 11. Armstrong DAMS a 43"824; 12. Fittipaldi Charouz Racing System a 44"482; 13. Samaia Charouz Racing System a 45"798; 14. Sato Trident a 51"902; 15. Nissany DAMS a 58"191; 16. Zendeli MP a 1'08"370; 17. Deledda HWA a 1'24"953; 18. Hughes HWA a 1 giro; 19. Boschung Campos a 3 giri; 20. Vips Hitech a 24 giri; 21. Viscaal Trident a 30 giri; 22. DrugovichUNI-Virtuosi non partito.

Pole Position: Oscar Piastri in 1'47"465 alla media di 195.903 km/h

Giro più veloce: Liam Lawson in 1'50"917 alla media di 189.806 km/h

Classifica Campionato

1. Piastri 178
2.Zhou 142
3. Shwartzman 135
4. Ticktum 129
5. Pourchaire 120

Hauger è qui la festa

L'ALFIERE DEL TEAM PREMA CONQUISTA IL TITOLO SUGGELLO A UNA STAGIONE DA SUPER PROTAGONISTA

di **Alessandro Gargantini**

L'inventore di sorpassi Dennis Hauger, è il nuovo campione della terza serie. I quarantatré punti di vantaggio che, alla vigilia, dividevano l'alfiere del Team Prema dal più diretto avversario Jack Doohan si sono rivelati una diga invalicabile per l'australiano che, già al termine della prima manche del venerdì, ha dovuto alzare bandiera bianca e applaudire le meritate celebrazioni dedicate al rivale. Un secondo posto alle spalle di Sargeant è bastato al nuovo campione per salire sul trono della categoria cadetta. Hauger è certamente il pilota che ha mostrato di avere qualcosa di più nel corso della stagione: ha siglato tre pole position, ha vinto per tre volte la corsa della domenica, quella che assegna maggior punteggio, e ha sfoggiato carattere e decisione nei momenti cruciali del campionato. Ripetutamente, nella sua carriera, il giovane talento della Red Bull aveva dimostrato di saper vincere. Senza conoscere le piste italiane, nel 2019 il nordico ha vinto la quarta serie tricolore e si è classificato secondo in quella tedesca, a otto lunghezze da Pourchaire. L'anno scorso, i limiti di competitività del Team Hitech hanno lasciato a Hauger lo spazio per conquistare un solo podio al debutto nella terza serie. Il passaggio al Team Prema, con il quale Hauger ha stretto una buona relazione sin dai tempi della sua esperienza italiana nella quarta serie, è coinciso con la consacrazione dello junior che la Red Bull punta a far divenire il primo driver norvegese a raggiungere la Formula Uno. In effetti, Hauger ha tutte le carte in regola per proseguire la sua scalata alla classe regina l'anno prossimo in Formula 2, categoria nella quale potrebbe esordire già nelle ultime corse di questa stagione. Hauger, gestito dall'ex pilota norvegese Harald Huysman, è stato contattato dalla Red Bull sin dai tempi del kart, quando fu lo stesso Helmut Marko a farsi avanti e proporre una giornata al simulatore all'allora quattordicenne norvegese. La prova fu così convincente da indurre il consulente di Graz a mettere Hauger sotto contratto, anche se il norvegese per ragioni di età doveva disputare un'altra annata nel kart. Sembra che Hauger sia stato suggerito a Marko dagli emissari della Red Bull che seguivano Max Verstappen.

FINALE DA CAMPIONI Si chiude con la vittoria di Dennis Hauger la corsa al titolo 2021 di F.3. Nell'altra pagina in basso a destra Doohan secondo in campionato e vincitore a Sochi in gara-1. Sopra a destra Nannini e in alto a destra la festa del team Trident con sul podio Doohan, Novalak e patron Maurizio Salvadori

Il nuovo campione della F.3 non è arrivato per caso nel mondo delle corse. Suo padre era un rallysta di buon livello, che ha inizialmente indirizzato Dennis al motocross, che a otto anni ha scelto di inizia-

Prema e **Trident** che Italia!

UN'ALTRA STORIA TRICOLORE DI SUCCESSO: LE NOSTRE SQUADRE SI SPARTISCONO I TITOLI

Accanto al trionfo di Prema Racing nella classifica riservata ai piloti, sulle sponde del Mar Nero è arrivata anche la conquista della graduatoria riservata ai team di Trident Motorsport, prima e terza nella corsa conclusiva con Doohan e Novalak. I due compagni di squadra non si sono risparmiati e hanno regalato non pochi brividi a Maurizio Salvadori e Giacomo Ricci, che solo al termine della corsa hanno potuto tirare un sospiro di sollievo e godersi il titolo. La scuderia con sede a Milano ha conquistato anche la seconda e terza posizione nella graduatoria riservata ai piloti, a conferma di un'annata disputata ad altissimo livello e che ha visto i team italiani prevalere nettamente sulla concorrenza. Hauger, Doohan e Novalak meriterebbero il passaggio in Formula 2 e non è escluso che potremmo vedere qualcuno di loro all'opera nelle ultime corse stagionali della categoria superiore, previste soltanto nel mese di dicembre a Jeddah e Yas Marina. Nella corsa del sabato di Sochi, l'ex Prema Sargeant ha vinto davanti a Hauger e Martins. In quella della domenica, un altro ex Prema, Vesti, si è frapposto tra il vincitore Doohan e Novalak. Tra gli italiani, buon sesto in Race 1 per Colombo, spinto fuori da un rivale nella seconda. Fuori dai punti, invece, Matteo Nannini. ●

re la sua avventura agonistica nei kart e abbandonare le due ruote. Insieme a Huysman, che è stato manager anche di Raikkonen e Button, Hauger ha sempre voluto scegliersi le sue squadre: prima Van Amersfoort in Formula 4, poi la Hitech Gp e ora il Team Prema. Considerando i risultati, Marko ha fatto bene a non interferire nelle scelte del pilota e del suo manager. Hauger nel corso della stagione si è mostrato un pilota molto completo, in grado di fare la differenza in qualifica, nella gestione delle corse e nelle fasi di sorpasso. L'aggressività con la quale è andato all'attacco dei suoi rivali a Zandvoort, e i suoi temerari sorpassi, rimarranno una delle immagini più belle della stagione. Hauger ci ha confessato di concentrarsi con la musica acustica quando parte in prima file, e con quella rock quando deve recuperare. Il suo assolo sulla pista delle dune sarà impossibile dimenticarselo! Non ha potuto celebrare in Russia, perché un volo charter lo ha subito riportato in Italia, ma Hauger si sarà concesso certamente il suo piatto preferito. "Winner winner, chicken dinner!" ama ripetere il norvegese appena varcata la bandiera a scacchi. Buona cena, dunque, e un applauso, Dennis! ●

LE CLASSIFICHE

FIA F3 Sochi 2021

Race 1. 1. Sargeant Charouz, 20 giri in 39'23"780 alla media di 177.825 km/h; 2. Hauger Prema Racing a 0"649; 3. Martins MP Motorsport a 3"466; 4. Novalak Trident a 4"597; 5. Collet MP Motorsport a 5"424; 6. Colombo Campos a 11"632; 7. Leclerc Prema Racing a 14"514; 8. Vesti ART a 17"589; 9. Correa ART a 18"138; 10. Iwasa Hitech a 22"981; 11. Crawford Hitech a 23"487; 12. Hoggard Jenzer a 23"979; 13. Stanek Hitech a 24"494; 14. Schumacher Trident a 24"963; 15. Doohan Trident a 25"350; 16. Nannini HWA a 29"865; 17. Caldwell Prema Racing a 31"005; 18. Edgar Carlin Motorsport a 35"572
19. Williams Jenzer a 36"277; 20. Villagomez HWA a 38"366; 21. Cordeel Campos a 41"146; 22. Smolyar ART a 50"032; 23. Frederick Carlin Motorsport a 53"354; 24. Simmons Charouz a 56"692; 25. Ugran Jenzer a 57"449; 26. Chovanek Charouz a 93"501; 27. Cohen Carlin Motorsport a 1 giro; 28. Van der Helm MP Motorsport a 6 giri; 29. Toth Campos a 18 giri; 30. Rasmussen HWA a 19 giri

Pole Position: Victor Martins in 1'54"959 alla media di 183.133 km/h
Giro più veloce: Clément Novalak in 1'56"259 alla media di 181.085 km/h

Race 2. 1. Doohan Trident, 20 giri in 39'00"001 alla media di 179.632 km/h; 2. Vesti ART a 3"111; 3. Novalak Trident a 3"758; 4. Sargeant Charouz a 7"445; 5. Crawford Hitech a 9"965; 6. Hoggard Jenzer a 10"368; 7. Leclerc Prema Racing a 15"281; 8. Martins MP Motorsport a 18"860; 9. Iwasa Hitech a 23"641; 10. Caldwell Prema Racing a 25"738; 11. Correa ART a 26"885; 12. Williams Jenzer a 27"370; 13. Frederick Carlin Motorsport a 36"227; 14. Edgar Carlin Motorsport a 36"732; 15. Schumacher Trident a 37"208; 16. Cordeel Campos a 37"583; 17. Nannini HWA a 38"944; 18. Van der Helm MP Motorsport a 41"183
19. Ugran Jenzer a 52"999; 20. Chovanek Charouz a 58"271; 21. Simmons Charouz a 58"635; 22. Toth Campos a 62"130; 23. Smolyar ART a 68"788; 24. Hauger Prema Racing a 98"800; 25. Rasmussen HWA a 2 giri; 26. Stanek Hitech a 2 giri; 27. Colombo Campos a 3 giri; 28. Cohen Carlin Motorsport a 4 giri; 29. Villagomez HWA a 11 giri; 30. Collet MP Motorsport a 20 giri.

Pole Position: Jack Doohan in 1'54"514 alla media di 183.844 km/h
Giro più veloce: Dennis Hauger in 1'55"855 alla media di 181.716 km/h

Classifica Campionato
1.Hauger 205
2. Doohan 179
3.Novalak 147
4. Vesti 138
5. Martins 131

Colapinto ad alta quota

CON UN PRIMO E UN SECONDO POSTO L'ARGENTINO GRANDE PROTAGONISTA IN SPAGNA. BELOV CONQUISTA LA VITTORIA IN GARA-2. LA CORSA AL TITOLO DIVENTA UN AFFARE PER TRE. SAUCY LEADER

di **Mattia Tremolada**

Si riduce a soli tre contendenti la corsa al titolo della Formula Regional by Alpine 2021. Quando mancano i due appuntamenti del Mugello e di Monza, la matematica tiene infatti ancora in gioco Hadrien David e Zane Maloney, che nella volata finale tenteranno di mettere gli ostacoli tra le ruote al leader Gregoire Saucy. Il pilota svizzero del team ART, rimasto a secco di vittorie nell'appuntamento di Valencia come era accaduto soltanto a Monaco, mantiene comunque un margine di vantaggio di ben 78 lunghezze nei confronti del pilota francese, che non è riuscito ad approfittare dello zero di Saucy in gara 1. Una qualifica complicata aveva infatti visto il leader di campionato rimanere fuori dalla zona punti, con David che non è però andato oltre il settimo posto. In gara 2 il francese ha chiuso sesto, ma Saucy ha dato un bel colpo di reni, salendo sul terzo gradino del podio. Davanti a lui hanno tagliato il traguardo Michael Belov e Franco Colapinto, che si sono divisi le vittorie a disposizione sul circuito intitolato alla memoria di Ricardo Tormo. Il pilota argentino si è così riscattato della penalità per track limits che gli ha tolto il secondo successo di Spielberg in gara 2, conquistando la terza pole position consecutiva e la terza vittoria sul campo. Domenica, però, nulla ha potuto per fermare Belov, che dopo essersi assicurato la partenza dal palo, si è involato verso il secondo successo della stagione, gestendo alla perfezione la corsa. Il pilota russo ha così regalato un altro trofeo al team G4 Racing sul suolo di casa. La squadra svizzera della famiglia Gnos ha infatti sede a Barcellona e quasi tutto il personale del team è di nazionalità spagnola. Un vero peccato non aver visto in azione Colapinto e Belov da inizio stagione, dal momento che i due sembrano gli unici piloti in grado di combattere ad armi pari contro Saucy. Il portacolori di MP Motorsport ha avuto un inizio di stagione tormentato, perdendo le gare di Imola a causa di restrizioni logistiche e decidendo poi di non prendere parte alle due manche di Monaco dopo essere stato sorpreso con un componente irregolare sulla propria monoposto al termine della qualifica. A Zandvoort Colapinto ha finalmente ritrovato sé stesso con un secondo in gara 2, ma è da Spielberg che ha cambiato passo, iniziando una rapida ascesa che lo ha portato in sesta posizione nel-

Hadjar e Minì per il titolo rookie

SFIDA APERTISSIMA A DUE ROUND DALLA FINE

Saranno Isack Hadjar e Gabriele Minì a giocarsi il titolo riservato ai rookie, ancora apertissimo con 100 punti in palio negli ultimi due appuntamenti della stagione. Dopo aver conquistato quattro podi assoluti nelle prime dieci gare, il pilota siciliano ha pagato una momentanea crisi del team ART Grand Prix, che non è riuscito a piazzare nemmeno una monoposto in zona punti nella prima corsa di Valencia. Domenica Minì ha interrotto un digiuno dalla top-10 durato tre corse, conquistando il decimo posto e un punto. Il pilota italiano lascia però la Spagna con 13 lunghezze di ritardo dal pilota francese, che sul circuito intitolato a Ricardo Tormo ha tagliato il traguardo in nona e quarta posizione. È invece lontano Mari Boya, terzo tra i debuttanti con 49 lunghezze. Sulla pista di casa il portacolori di Van Amersfoort è salito per la prima volta sul podio assoluto, chiudendo terzo alle spalle di Franco Colapinto e David Vidales dopo essere scattato dalla seconda fila, eguagliando in qualifica il proprio miglior risultato stagionale ottenuto in precedenza a Barcellona. ●

la classifica assoluta, a soli 7 punti dal quarto posto. Belov, invece, è entrato a campionato in corso, conquistando due secondi posti a Le Castellet in veste di wild card con JD Motorsport, prima di approdare alla corte di G4 Racing, con cui ha colto due successi e 80 punti, che lo collocano nella top-10 della graduatoria. A Valencia ha ritrovato il podio David Vidales, che sulla pista di casa ha chiuso secondo in gara 1 nella scia di Colapinto. Il pilota del team Prema aveva ottenuto il successo nella corsa inaugurale di Imola, ma non era più riuscito a confermarsi sullo stesso livello nella fase centrale della stagione. Ora sembra finalmente aver ritrovato la giusta direzione con la squadra vicentina. ●

RIFLETTORI SUI PROTAGONISTI

Anche a Valencia Colapinto, nell'altra pagina è stato protagonista. Sopra Minì, 10° in gara-2. Sotto a sinistra il leader della serie Saucy. In basso a sinistra Vidales e sotto a destra Belov a segno nella seconda sfida

LE CLASSIFICHE

Valencia, 24-26 settembre 2021

Gara-1: 1. Colapinto (MP Motorsport) 21 giri in 31'53"740; 2. Vidales (Prema) a 0"417; 3. Boya (VAR) a 4"092; 4. Aron (Prema) a 6"049; 5. Belov (G4 Racing) a 10"817; 6. Quinn (Arden) a 12"427; 7. David (R-Ace) a 14"479; 8. Maloney (R-Ace) a 16"680; 9. Hadjar (R-Ace) a 17"191; 10. Beganovic (Prema) a 17"605; 11. Bortoleto (FA Racing) a 19"114; 12. Saucy (ART) a 20"632; 13. Alatalo (Arden) a 23"033; 14. Minì (ART) a 25"285; 15. Haverkort (MP Motorsport) a 25"818; 16. Delli Guanti (Monolite) a 27"780; 17. Barrichello (JD Motorsport) a 28"568; 18. Pizzi (VAR) a 31"238; 19. Fluxa (VAR) a 31"673; 20. Van't Hoff (MP Motorsport) a 32"182; 21. Smith (JD Motorsport) a 34"654; 22. Petecof (KIC) a 35"852; 23. Goethe (MP Motorsport) a 39"268; 24. Garfias (Monolite) a 40"501; 25. Pesce (DR Formula) a 43"553; 26. Rosso (FA Racing) a 45"405; 27. Gnos (G4 Racing) a 45"789; 28. Gohler (KIC) a 46"233; 29. García (G4 Racing) a 54"028; 30. Buhler (R-Ace) a 54"719; 31. Marinangeli (Arden) a 54"830; 32. Ferati (KIC) a1'45"864; 33. Pasma (ART) a 2 giri.

Giro più veloce: Franco Colapinto in 1'30"257.

Gara-2: 1. Belov (G4 Racing) 20 giri in 32'03"538; 2. Colapinto (MP Motorsport) a 1"237; 3. Saucy (ART) a 2"257; 4. Hadjar (R-Ace) a 3"379; 5. Vidales (Prema) a 3"852; 6. David (R-Ace) a 4"563; 7. Boya (VAR) a 6"172; 8. Maloney (R-Ace) a 5"459; 9. Bortoleto (FA Racing) a 6"663; 10. Minì (ART) a 7"088; 11. Petecof (KIC) a 7"825; 12. Aron (Prema) a 8"083; 13. Alatalo (Arden) a 9"013; 14. Haverkort (MP Motorsport) a 9"373; 15. Quinn (Arden) a 9"504; 16. Pizzi (VAR) a 10"130; 17. Rosso (FA Racing) a 12"721; 18. Marinangeli (Arden) a 13"129; 19. Delli Guanti (Monolite) a 13"926; 20. Gnos (G4 Racing) a 14"601; 21. Smith (JD Motorsport) a 14"844; 22. Pasma (ART) a 15"001; 23. Fluxa (VAR) a 15"570; 24. Gohler (KIC) a16"092; 25. Buhler (R-Ace) a 17"952; 26. Barrichello (JD Motorsport) a 18"133; 27. García (G4 Racing) a 20"018; 28. Bardinon (FA Racing) a 24"202; 29. Goethe (MP Motorsport) a 27"451; 30. Pesce (DR Formula) a 30"691; 31. Ferati (KIC) a 44"293.

Giro più veloce: Dino Beganovic in 1'30"153.

Il campionato

1. Saucy 239 punti; 2. David 161; 3. Maloney 149; 4. Hadjar 123; 5. Aron 121; 6. Colapinto 116; 7. Minì 110; 8. Quinn 104; 9. Vidales 86; 10. Belov 80.

Palou della cuccagna

LO SPAGNOLO DEL TEAM GANASSI CONQUISTA IL TITOLO NELLA SERIE A STELLESTRISCE UNA STAGIONE DA GRANDE PROTAGONISTA PER IL CATALANO

di **Marco Cortesi**

Alex Palou è il campione dell'IndyCar 2021. Il ventiquattrenne catalano, al suo secondo anno nella categoria, ha lasciato il suo marchio sin dagli inizi della stagione, e un piazzamento nella finalissima di Long Beach gli è bastato per chiudere la pratica facendolo diventare il primo spagnolo primatista della serie. Mentre Colton Herta teneva alle spalle Josef Newgarden, vincendo la seconda gara consecutiva e prenotandosi per un posto da rivale per il 2022, Palou ha gestito la situazione e l'ha fatto senza errori, guadagnando ogni posizione possibile e massimizzando la strategia. Il KO iniziale di Pato O'Ward già aveva allineato tutto per il meglio, e il successo del californiano ha tolto gli ultimi dubbi, comunque di fatto inesistenti: Newgarden avrebbe dovuto vincere, con Palou ritirato. Alla fine la Dallara-Honda numero 10 ha concluso quarta, alle spalle di quella gemella di Scott Dixon.
Ma comunque fosse andata la tappa conclusiva della stagione, Palou ne sarebbe uscito da vincente. Arrivato al team Ganassi determinato a sfruttare una grande occasione, non solo è entrato alla grande in una realtà non facile come quella di un top-team, ma ne è anche diventato di fatto il leader. Sin dalla prima gara, quella che l'ha portato alla vittoria al Barber Motorsports Park, Palou è emerso come la punta di diamante per l'organizzazione di Chip Ganassi, e anche se nessuno gli avrebbe chiesto di comandare la baracca e puntare alla vittoria finale, lui l'ha fatto lo stesso, caricandosi sulle spal-

di Ganassi nel trovare un uomo giusto al momento giusto nello stesso modo in cui ai tempi aveva pescato gli Zanardi e i Montoya, guardandosi intorno e cercando protagonisti di grande talento e, soprattutto molto affamati. Gli va dato atto di aver saputo guardare oltre i risultati sulla carta, direttamente al potenziale. Palou ha infatti sempre messo in mostra una classe da campione, ma non è sempre stato costante, un po' per qualche calo di tensione ma soprattutto per questioni di competitività delle squadre e di opportunità, avendo spesso chiuso all'ultimo gli accordi non disponendo di grandi budget. In altre parole, riusciva a tirare fuori la zampata in situazioni particolari, ad esempio con la pioggia, anche se il totale dei punti a fine anno non era lusinghiero. Dopo l'avventura in SuperGT e SuperFormula è invece arrivata la chance di fare tutto bene, sin dall'inizio, dal primo giorno in una nuova avventura. E i risultati si sono visti, con il quattordicesimo titolo piloti consegnato alla compagine motorizzata Honda.

A definire la stagione di Palou sono stati sicuramente i successi, ma anche la tappa di Indy non può essere sottovalutata. Nessuno si aspettava che potesse lottare per la vittoria nella 500 Miglia, alla seconda apparizione. E anche se è finito "mangiato" nel finale dall'esperienza di Helio Castroneves, il risultato è stato a dir poco sorprendente, degno di un Fernando Alonso o di Montoya, per la concretezza e la sfrontatezza. Se c'è stato un momento che ha messo il sigillo, più che l'ultimo round di Long Beach, è stato l'appuntamento con la corsa più importante dell'anno, in cui non solo Palou ha convinto, ma si è rivelato come una possibile colonna portante, un protagonista per molti anni a venire.

Non ha avuto fortuna, per niente, il povero O'Ward, che nelle prime fasi è stato colpito al tornantino da Ed Jones e successivamente si è dovuto ritirare a causa della rottura di un semiasse, probabilmente propiziata dal contatto. Il messicano della McLaren è a pieno titolo parte della crescita esplosiva dei giovani che caratterizza l'IndyCar in contrapposizione coi grandi veterani, ma ha pagato qualche imperfezione sia da parte del team in termini di assetto, sia lato guida con un'aggressività che, per quanto spettacolare, non l'ha aiutato nella gestione della vettura - e delle gomme - nelle fasi di gara. A soli 22 anni, due in meno di Palou, O'Ward entrerà nella prossima stagione tra i grandi favorito. E l'arrivo in forze di Woking, con l'acquisto della maggioranza della scuderia di Sam Schmidt e Ric Peterson, potrebbe fare la differenza. Ma ovviamente ci saranno altri rivali, a partire dal team Andretti, con Colton Herta e anche... Romain Grosjean.

Palou non è l'unico pilota dello schieramento per cui la tappa di Long Beach non ha fatto la differenza rispetto alle qualità dimostrate. Finito KO per un contatto con il muretto, Grosjean ha completato un ingresso in grande stile nel mondo dell'IndyCar, diverso da come molti se lo aspettavano. Un pilota ex Formula 1, europeo, che arriva in IndyCar saltando le tappe sugli ovali. La situazione sembrava lasciare trasparire un certo distacco, dato dalla voglia di correre in un contesto di alto livello senza un particolare coinvolgimento.

le con naturalezza la rincorsa anche quando le cose per i compagni di colori non sono andate bene. Palou, in altre parole, è stato quel punto fermo che nell'ultimo decennio era Dixon. Invece, il neozelandese è un po' mancato, producendosi in errori che di solito non si erano quasi mai visti da parte sua e soffrendo la situazione anche in termini puramente cronometrici. In realtà non è mai mancato dalle prime posizioni, ma parallelamente Dixon non ha mai avuto la concreta possibilità di lottare per la vittoria sugli stradali, timbrando il cartellino solo in gara 1 a Fort Worth. Sarà per l'inevitabile passare degli anni, o per una fase difficile di quelle che anche per un campionissimo ogni tanto arrivano, ma Dixon è stato sicuramente un po' scosso dall'onda-Palou, pur senza sfigurare. Sarebbe arrogante aspettarsi la resa di Dixon a breve, anche perché arrivava da un 2020 in cui aveva vinto calcolando tutto dall'inizio. Quello che va invece evidenziato è il successo

A SEGNO AL SECONDO TENTATIVO

Al secondo anno nella categoria il 24enne spagnolo Alex Palou ha conquistato il titolo in indyCar. Una grande soddisfazione anche per la Monaco Increase Management, la società di Salvatore Gandolfo che gestisce il pilota di Barcellona

Una modalità che non ha mai portato a particolari successi. Invece, è stato tutto l'opposto. Grosjean ha approcciato la sua prima stagione con le ruote scoperte americane come un qualcosa di esistenziale, immergendosi in pieno nella nuova sfida. Sin da subito è stato parte fondamentale del team, e ha abbracciato anche la cultura americana, con un lungo viaggio per tutti gli Stati Uniti con la famiglia che l'ha visto visitare ed apprezzare nuovi luoghi. Il pilota franco-svizzero si è ambientato molto bene e ciò si è notato anche nella performance. Non solo è andato forte sulla pista stradale di Indianapolis, la pista in calendario più simile alla mentalità europea, ma ha progressivamente migliorato la sua chimica coi tracciati più classici e ostici, dimostrandosi in grado di "farsi spazio" con le cattive quando è stato necessario. La sua rimonta fino al podio a Laguna Seca rimarrà una delle migliori in tempi recenti, con tanto di macchinata al cavatappi ai danni di Jimmie Johnson. Per lui è arrivata poi anche l'ora degli ovali, con l'esordio a Gateway. I risultati e il potenziale hanno acceso l'interesse, ma anche l'atteggiamento positivo l'ha fatto apprezzare ai team rivali. Inevitabilmente, è finito presto al centro del mercato. Alla fine, il team Andretti è riuscito a spuntarla, ottenendo i suoi servigi a partire dal prossimo anno. Grosjean andrà a sostituire uno dei piloti più amati della categoria, Ryan Hunter-Reay, su quella che una volta era la vettura di punta per Michael Andretti, ma che ultimamente era risultata un po' "appannata". Convinto anche dall'implementazione dell'aeroscreen, Grosjean è pronto ad un programma full-time che lo vedrà prendere parte anche alla 500 Miglia di Indianapolis.
Non sono solo alcuni piloti ad aver chiuso la stagione dell'IndyCar con il segno positivo, ma anche la stessa categoria. L'imprinting di Roger Penske si è visto, in particolare in fatto di promozione: il Capitano ha finalmente investito anche sul marketing con ottimi risultati. I numeri televisivi sono stati soddisfacenti ed è arrivato un nuovo, ottimo contratto col network NBC. Se aggiungiamo una competitività straordinaria, che ha portato a battaglie all'ultimo millesimo alzando il livello sempre di più, non è una sorpresa che anche dal punto di vista dei piloti l'interesse si sia acceso, con tanti protagonisti delle gare addestrative "all'europea" impegnati a sondare il terreno, quando non a negoziare futuri accordi. Uno su tutti, Callum Ilott. Il pilota della Ferrari Driver Academy ha deciso di compiere il grande balzo unendosi al team Juncos Hollinger. Una scuderia da un po' di tempo assente dalle scene, e sicuramente non ancora al top, ma che offrirà all'inglese l'opportunità di crescere in relativa tranquillità. E le prospettive di crescita, sia per lui che per la serie, sembrano davvero importanti. Probabilmente, anche per questo il mercato è uno dei più vivi degli ultimi anni, con numerosi cambiamenti, alcuni dei quali ancora tutti da annunciare. ●

LE CLASSIFICHE

IndyCar Series
Long Beach USA
25-26 settembre 2021

1. Herta (Dallara-Honda) 85 giri; 2. Newgarden (Dallara-Chevy) a 0"5883; 3. Dixon (Dallara-Honda) a 1"0752; 4. Palou (Dallara-Honda) a 2"412; 5. Pagenaud (Dallara-Chevy) a 3"1237; 6. Rossi (Dallara-Honda) a 4"6739; 7. Harvey (Dallara-Honda) a 6"3467; 8. Bourdais (Dallara-Chevy) a 8"0275; 9. Sato (Dallara-Honda) a 10"5939; 10. Power (Dallara-Chevy) a 11"4297; 11. McLaughlin (Dallara-Chevy) a 12"3327; 12. Jones (Dallara-Honda) a 26"966; 13. Rosenqvist (Dallara-Chevy) a 27"4167; 14. Hinchcliffe (Dallara-Honda) a 27"9725; 15. Chilton (Dallara-Chevy) a 30"0358; 16. Rahal (Dallara-Honda) a 30"3482; 17. Johnson (Dallara-Honda) a 31"1603; 18. Kimball (Dallara-Chevy) a 32"1546; 19. Kellett (Dallara-Chevy) a 32"1585; 20. Castroneves (Dallara-Honda) a 32"6206; 21. Daly (Dallara-Chevy) a 1 giro; 22. Askew (Dallara-Honda) a 2 giri; 23. Hunter-Reay (Dallara-Honda) a 2 giri; 24. Grosjean (Dallara-Honda) a 10 giri; 25. VeeKay (Dallara-Chevy) a 37 giri; 26. Ilott (Dallara-Chevy) a 38 giri; 27. O'Ward (Dallara-Chevy) a 42 giri; 28. Ericsson (Dallara-Honda) a 60 giri. Giro più veloce: O'Ward in 1'09"1407.

In campionato

1. Palou 549; 2. Newgarden 511; 3. O'Ward 487; 4. Dixon 481; 5. Herta 455.

A HERTA L'ULTIMO ROUND 2021 A LONG BEACH

Per Herta la stagione in Indycar si è chiusa con una vittoria a Long Beach. Colton ha preceduto Newgarden, sotto a sinistra, Dixon e Pagenaud che si sono piazzati nell'ordine alle sue spalle

Mercedes chiude col bis

DOPPIETTA DI ENGEL STOLZ NEL ROUND CONCLUSIVO DELLA SERIE. DOPPIO SUCCESSO DELLA LAMBORGHINI CHE SI AGGIUDICA I TITOLI DELLA CLASSE SILVER E DELLA PRO-AM

di Dario Lucchese

VALENCIA - Dominio tutto teutonico nel quinto e ultimo appuntamento della serie Sprint del Gt World Challenge Europe. A Valencia doppietta della Mercedes divisa da Maro Engel e Luca Stolz, che hanno concluso la stagione allo stesso modo di come l'avevano iniziata. Dalla vittoria ottenuta nel primo round di Magny-Cours al successo totale conquistato sul circuito "Ricardo Tormo", passando per Brands Hatch. Poker di vittorie per il team Toksport Wrt, al termine di un weekend in cui la stella a tre punte ha brillato più di tutti gli altri. Ancora un fine settimana al contrario per Oliver Wilkinson e Ben Barnicoat, con quest'ultimo in pole con la McLaren del team Jota al termine del primo turno di qualifica; stesso copione già visto e rivisto nel nel precedente round che si è disputato appena un mese prima sul circuito inglese del Kent. Per loro poi solo un quarto posto giunto in extremis in nella seconda gara, dopo che nella prima avevano subito una doppia beffa. La prima quando al termine del pit-stop (dopo che Barnicoat aveva dominato durante tutto il suo primo stint di guida) la Mercedes di Engel è sfilata per un soffio al comando. Quindi il contatto con la Lamborghini di Alex Fontana, in seguito penalizzato con un drive through, che ha costretto Wilkinson a fermarsi a tre giri dalla fine. Weekend nero anche per Dries Vanthoor e Charlie Weerts e in generale per le Audi. Il miglior 16. posto ottenuto in gara 1, quando Weerts ha rimediato a sua volta un drive through dopo avere tamponato la Bentley di Ulysse De Pauw, non è stato per loro il modo migliore di suggellare la stagione che li aveva matematicamente laureati campioni con un round d'anticipo. A salvare l'onore per la Casa dei quattro anelli è stato così il secondo piazzamento messo a segno sempre nella

RAMOS-CHAVES CAMPIONI PRO AM
Tutta nel segn della Mercedes l'ultima tappa del GT World Sprint. Sotto ila festa per il titolo dell'Audi con Vanthhor e Weerts (già assegnata nel round precedente. Sopra dall'alto verso il basso Bertolini-Machiels, Cheever-Froggat e Chaves-Ramos campioni Pro AM

prima delle due gare da Leo Roussel e Christopher Haase (Sainteloc Racing). A proposito di titoli, a Valencia sono stati assegnati quelli della classe Silver e della Pro-Am, che hanno confermato un doppio successo della Lamborghini. Il primo è andato infatti allo svizzero Fontana, grande protagonista nel corso di tutto l'anno con la Huracán Gt3 Evo dell'Emil Frey Racing, assieme a Arthur Rougier autore di un terzo posto assoluto a Magny-Cours e poi di una vittoria ed un secondo piazzamento a Zandvoort in coppia con Ricardo Feller, che lo ha affiancato in quattro occasioni. Titolo meritato nella Pro-Am per i portoghesi Henrique Chaves e Miguel Ramos, cinque volte a segno nella loro classe con la Lambo del team Barwell Motorsport. A dividersi le ultime due vittorie nella Silver, in Spagna sono stati invece il duo della Audi dell'Attempto Racing composto da Dennis Marschall e Armin Aka e quello della Mercedes by Akka Asp, Konstantin Tereschenko e Jim Pla. In Pro-Am a Valencia una bella vittoria della Ferrari della Af Corse divisa da Louis Machiels e Andrea Bertolini, con la Mercedes di Domink Baumann e Valentin Pierburg davanti a tutti in gara 2. ●

CLASSIFICHE

Gara 1: 1. Engel-Stolz (Mercedes-Amg Gt3) 36 giri in 1h00'54''527, alla media di 142,0 km/h (1. Pro); 2. Haase-Roussel (Audi R8 Lms Gt3) a 8''840; 3. Boguslavskiy-Marciello (Mercedes-Amg Gt3) a 10''825; 4. Aka-Marschall (Audi R8 Lms Gt3) a 17''700 (1. Silver); 5. Gounon-Umbrarescu (Mercedes-Amg Gt3) a 18''859; 6. Costa-Siedler (Lamborghini Huracán Gt3 Evo) a 19''541; 7. Panciatici-Richelmi (Bentley Continental Gt3) a 21''876; 8. Drudi-Galbiati (Audi R8 Lms Gt3) a 22''576; 9. Lappalainen-Rougier (Lamborghini Huracán Gt3 Evo) a 23''090; 10. Pla-Tereschenko (Mercedes-Amg Gt3) a 23''531; 11. Apothéloz-Bachler (Porsche 911 Gt3-R) a 26''229; 12. Engelhart-De Leener (Porsche 911 Gt3-R) a 26''558; 13. Panis-Winkelhock (Audi R8 Lms Gt3) a 28''231; 14. Bird-Tomita (Audi R8 Lms Gt3) a 28''505; 15. Cheever III-Froggatt (Ferrari 488 Gt3) a 34''338; 16. D. Vanthoor-Weerts (Audi R8 Lms Gt3) a 38''510; 17. Feller-Fontana (Lamborghini Huracán Gt3 Evo) a 40''614; 18. Frijns-Goethe (Audi R8 Lms Gt3) a 47''994; 19. Bertolini-Machiels (Ferrari 488 Gt3) a 53''954 (1. Pro-Am); 20. Chaves-Ramos (Lamborghini Huracán Gt3 Evo) a 54''450; 21. Baumann-Pierburg (Mercedes-Amg Gt3) a 1'25''070; 22. Barnicoat-Wilkinson (McLaren 720S Gt3) a 8 giri.
Giro più veloce: il 16. di Marciello in 1'32''649, alla media di 155,6 km/h.
Gara 2: 1. Engel-Stolz (Mercedes-Amg Gt3) 37 giri in 1h00'19''092, alla media di 147,4 km/h (1. Pro); 2. Gounon-Umbrarescu (Mercedes-Amg Gt3) a 15''357; 3. Costa-Siedler (Lamborghini Huracán Gt3 Evo) a 16''101; 4. Barnicoat-Wilkinson (McLaren 720 S Gt3) a 18''730; 5. Engelhart- De Leener (Porsche 911 Gt3-R) a 28''376; 6. Pla-Tereschenko (Mercedes-Amg Gt3) a 33''374 (1. Silver); 7. Breukers-Perez Companc (Mercedes-Amg Gt3) a 33''729; 8. Puhakka-Tunjo (Mercedes-Amg Gt3) a 34''601; 9. Panis-Winkelhock (Audi R8 Lms Gt3) a 35''284; 10. Haase-Roussel (Audi R8 Lms Gt3) a 43''022; 11. Drudi-Galbiati (Audi R8 Lms Gt3) a 48''500; 12. Frijns-Goethe(Audi R8 Lms Gt3) a 49''369; 13. Feller-Fontana (Lamborghini Huracán Gt3 Evo) a 50''147; 14. Boguslavskiy-Marciello (Mercedes-Amg Gt3) a 50''740; 15. Baumann-Pierburg (Mercedes-Amg Gt3) a 52''877 (1. Pro-Am); 16. De Pauw-Jean (Bentley Continental Gt3) a 54''098; 17. Bird-Tomita (Audi R8 Lms Gt3) a 54''590; 18. Cheever III-Froggatt (Ferrari 488 Gt3) a 57''277; 19. Kjaergaard-Tujula (Aston Martin Vantage Amr Gt3) a 1'02''489; 20. Adam-West (Aston Martin Vantage Amr Gt3) a 1'15''488; 21. Apothéloz-Bachler (Porsche 911 Gt3-R) a 1'15''823; 22. Chaves-Ramos (Lamborghini Huracán Gt3 Evo) a 1'16''151; 23. Bertolini-Machiels (Ferrari 488 Gt3) a 1'25''249; 24. Aka-Marschall (Audi R8 Lms Gt3) a 9 giri.
Giro più veloce: il 17. di Barnicoat in 1'33''306, alla media di 154,5 km/h.
Il campionato Sprint Cup: 1. D. Vanthoor-Weerts 103,5 punti; 2. Engel-Stolz 95; 3. Boguslavskiy-Marciello 61,5; 4. Feller 45,5; 5. Fontana 45; 6. Costa 43,5; 7. Gounon-Umbrarescu 35,5; 8. Bord-Tomita 33,5; 9. Siedler 31,5; 10.
Puhakka-Tunjo 25.
Silver: 1. Fontana 103 punti; 2. Bird-Tomita 85,5; 3. Pla-Tereschenko 82,5; 4. Puhakka-Tunjo 80; 5. Feller 75; 6. De Pauw-Jean 66,5; 7. Breukers-Perez Companc 60; 8. Rougier 46,5; 9. Hites 45; 10. Kujala e Aka-Marschall 37,5.
Pro-Am: 1. Chaves-Ramos 125 punti; 2. Baumann-Pierburg 116,5; 3. Bertolini-Machiels 107; 4. Adam-West 101,5; 5. Christodoulou-Tse 6.

Gran finale di **Marciello**

CON BOGUSLAVSKIY È TERZO IN GARA-1

Oltre al doppio titolo di classe conquistato dalla Lamborghini (che ha centrato in gara 2 anche un terzo posto assoluto con Albert Costa e Norbert Siedler), a tenere alti i colori italiani nel conclusivo round della Sprint Cup è stato Raffaele Marciello, nella prima gara terzo con la Mercedes della Akka Asp divisa con Timur Boguslavskiy. Esordio molto positivo per Kikko Galbiati sulla Audi, coronato sempre in gara 1 da un ottavo posto assoluto; il giovane pilota lombardo, quest'anno impegnato a tempo pieno nella serie Endurance con la Huracán del Grasser Racing Team, per l'occasione ha affiancato Mattia Drudi sulla R8 Lms Gt3 dell'Attempto Racing; per il romagnolo si è trattato del suo terzo compagno di squadra nella stessa serie dall'inizio di questa stagione, dopo essersi alternato al volante nei primi tre appuntamenti con Tommaso Mosca e a Brands Hatch con l'austriaco Max Hofer. Prova di forza per Andrea Bertolini, che in gara 1 ha resistito sino alla fine agli attacchi di Henrique Chaves per poi portare a casa con la Ferrari una vittoria nella Pro-Am assieme a Louis Machiels. Molta sfortuna per Eddie Cheever, che ha affiancato Chris Froggatt sull'altra 488 Gt3 di Sky Tempesta Racing, rimanendo coinvolto in un contatto nelle fasi iniziali di gara 2 dopo avere precedentemente centrato un quinto piazzamento nella Silver. ●

Manico di Monza

PER CRESTANI TERZO SUCCESSO DI FILA NEL TEMPIO DELLA VELOCITÀ, CON TRE MARCHI DIVERSI

di **Alfredo Filippone**

Tradizione rispettata: il titolo Gt Open si deciderà nella finalissima di Barcellona, ma Michele Beretta e Frederik Schandorff, i due alfieri del Vincenzo Sospiri Racing sono a un passo dalla certezza matematica. Centrando due secondi posti, hanno allungato il vantaggio a 28 punti, quando ne restano 30 da assegnare e ne hanno 6 da scartare. Avrebbeo potuto chiudere i giochi persino a Monza, ma ci si è messo il diluvio domenica a scombinare un po' tutto e soprattutto, le tante, agguerrite new entry e guest star che Monza sempre attira. Le due vittorie di gara sono andate proprio a loro. Un plauso particolare a Fabrizio Crestani, che vincendo la domenica con il rientrante Rinaldi Racing, ha centrato un bel record: tre vittorie consecutive nel round monzese del Gt Open, con tre marchi diversi, Mercedes, Bentley e Ferrari. «*È un bel dato, che mi fa davvero molto piacere*», ammetteva il veneto.

Gara 1 è stata un bel successo della Mercedes del debuttante 2 Seas Motorsport, il team del Bahrain dello sceicco Isa Al Khalifa con il redivivo Martin Kodric e il giovane canadese (di lontane origini emiliane) Ethan Simioni, alla prima uscita in Europa. Sulla pista di casa, Michele Beretta aveva ottenuto l'ansiata prima pole, battendo di pochissimo un altro pilota lombardo, Marco Bonanomi, sulla seconda Honda Nsx seguita dalla Jas schierata per l'occasione. Dopo l'immancabile parapiglia alla prima variante, allegramente tagliata dai più, e il ko per sportellate di Moulin e Millroy, Beretta, in grande forma, si costruiva un vantaggio di cinque secondi, vanificato poco prima del pit stop dall'entrata in pista della safety-car per recuperare la terza Lambo Vsr iscritta one-off per due ex-campioni, Ferdinando Leo e Giacomo Altoè, insabbiata dal primo a Lesmo. Un Kodric molto in palla si era portato al secondo posto e e non avendo handicap, la Mercedes si ritrovava al comando dopo il pit stop con Simioni, con poco meno di tre secondi di vantaggio su Guidetti, Crestani (sulla Ferrari Rinaldi col cileno Hites) e Schandorff. Contrariamente alle attese, il neofita canadese manteneva tutti in riga e andava a vincere su Schandorff, rimontato bene, Guidetti e Crestani.

Gara 2 è stata decisamente condizionata dal meteo, dopo il diluvio di domenica mattina, con la pista ancora bagnata e qualche goccia al momento del via. Inevitabile la confusione, con parte dello schieramento in rain, e i più costretti a fermarsi nei primi due giri, lasciando la scena per qualche tornata alle vetture della Cup, la classe inferiore. Poi, Crestani, fermatosi tra i primi, prende il comando davanti ad Al Zubair, Schandorff e Altoè e riesce a costruirsi un vantaggio di cinque secondi, vanificato dalla safety car entrata poco prima del pit stop per permettere il recupero di varie vetture finite fuori quando la pioggia è tornata perentoria. Nella seconda frazione, il compagno Benja Hites, primo cileno a competere nell'Open, è bravo a mantenere il comando e Crestani può festeggiare il suo personale record. ●

VITTORIA IN COPPIA CON HITES

Ancora una volta Fabrizio Crestani è andato a segno a Monza nel round di GT Open. Dopo aver trionfato in passato con Mercedes e Bentley stavolta si è imposto al volante di una Ferrari in coppia con Hites

CLASSIFICA

Gara-1: 1. Kodric-Simioni (Mercedes AMG GT3 2020) 38 giri in 1.11'45''528 alla media di 184,0 km/h; 2. Beretta-Schandorff a 2''713; 3. Bonanomi-Guidetti (Honda NSX Gt3 Evo) a 4''074; 4. Hites-Crestani (Ferrari 488 Gt3 MY2020) a 14''615; 5. Al Zubair-Soucek (Porsche 911 GT3-R II 2019) a 15''602; 6. Moss-Osborne (McLaren 720 S GT3) a 27''490; 7. Leitch-Cooke a 28''134; 8. Tweraser-Seyffert a 30''469; 9. Spinelli-Scholze (Mercedes AMG GT3 2020) a 31''399; 10. Dinan (Ferrari 488 GT3 Evo) a 41''344; 11. Ziemian-Jefferies (Ferrari 488 GT3 Evo) a 45''048; 12. Moller-Paverud (Honda NSX GT3) a 1'01''515; 13. Magnoni-Lippi (Honda NSX GT3) a 1'23''062; 14. Vandierendonck-Schouten (Porsche 992 GT3 Cup) a 2 giri; 15. Iribe-Millroy (McLaren 720 S GT3) a 2 giri; 16. Solieri (Porsche 911 Gt3 Cup) a 3 giri; 17. Fortes (Porsche 911 Gt3 Cup) a 3 giri; 18. Mauro (Porsche 911 Gt3 Cup) a 3 giri; 19. Pisani-Bozzoni (Porsche 911 Gt3 Cup) a 3 giri (gli altri su Lamborghini Huracan GT3 Evo).

Giro più veloce: il 29° di Beretta-Schandorff in 1'48''397 alla media di 192,3 km/h.

Gara-2: Hites-Crestani (Ferrari 488 Gt3 MY2020) 27 giri in 1.01'04''376 alla media di 153,6 km/h; 2. Al Zubair-Soucek (Porsche 911 GT3-R II 2019) a 8''372; 3. Beretta-Schandorff a 9''873; 4. Bonanomi-Guidetti (Honda NSX Gt3 Evo) a 17''569; 5. Altoe-Leo a 22''246; 6. Tweraser-Seyffert a 26''682; 7. Moulin-Nemoto a 27''184; 8. Kodric-Simioni (Mercedes AMG GT3 2020) a 27''970; 9. Iribe-Millroy (McLaren 720 S GT3) a 30''611; 10. Dinan (Ferrari 488 GT3 Evo) a 34''484; 11. Moller-Paverud (Honda NSX GT3) a 34''772; 12. Spinelli-Scholze (Mercedes AMG GT3 2020) a 44''705; 13. Moss-Osborne (McLaren 720 S GT3) a 44''757; 14. Lauryssen (Porsche 992 GT3 Cup) a 1'01''764; 15. Magdziarz-Plil (Porsche 911 Gt3 Cup) a 1'14''253; 16. Magnoni-Lippi (Honda NSX Gt3 Evo) a 1 giro; 17. Ziemian-Jefferies (Ferrari 488 GT3 Evo) a 1 giro; 18. Vandierendonck-Schouten (Porsche 992 GT3 Cup) a 1 giro; 19. Darmetko-Janosz (Porsche 911 Gt3 Cup) a 1 giro; 20. Dwernicki-Antoszewski (Porsche 911 Gt3 Cup) a 1 giro; 21. Pisani-Bozzoni (Porsche 911 Gt3 Cup) a 2 giri; 22. Solieri (Porsche 911 Gt3 Cup) a 2 giri; 23. Fortes (Porsche 911 Gt3 Cup) a 2 giri; 24. Mauro (Porsche 911 Gt3 Cup) a 3 giri (gli altri su Lamborghini Huracan GT3 EVO).

Giro più veloce: il 2° di Beretta-Schandorff in 2'01''695 alla media di 171,3 km/h.

Campionato - Assoluta: 1. Beretta-Schandorff 130 punti; 2. Soucek 108; 3. Al Zubair 90; 4. Moulin-Nemoto 85; 5. Millroy-Iribe 67; 6. Spinelli 55. **ProAm:** 1. Millroy-Iribe 74 punti; 2. Paverud-Moller 55; 3. Osborne-Moss 46; 4. Spinelli 37.

Am: 1. Cipriani 47 punti; 2. Liebhauser-Scholze 33; 3. Antonelli, Korzeniowski-Jedlinski 16.

Nando addio

CORDOGLIO PER L'IMPROVVISA SCOMPARSA DEL FRATELLO MINORE DI GIAN CARLO

di **Mario Donnini**

Nando Minardi se n'è andato all'inizio della scorsa settimana a 64 anni, improvvisamente, lui che era un salutista e sano come un pesce. Il più giovane dei fratelli Minardi si era sentito male lunedì e il trasporto in ospedale purtroppo non ha potuto che confermare la gravità della situazione.

Un'emorragia cerebrale del tutto inoperabile ha purtroppo sancito l'addio a una figura conosciutissima, apprezzata e amata all'interno dell'Historic Minardi Day per disponibilità, simpatia e passione, profuse puntualmente in pari ordine e qualità.

«*Sono tuttora senza parole* - commenta patron Gian Carlo -, *con Nando ci eravamo visti il mercoledì precedente per svolgere una riunione sui nostri programmi futuri, insieme a due collaboratori e tutto era andato molto bene, avevamo riso e scherzato per tutta la serata, con uno spirito bellissimo. Non potevo saperlo, ma quello era destinato a restare il suo saluto, perché poco dopo è arrivato il malore, senza alcuna avvisaglia o predisposizione, praticamente senza una logica, se non quella della sorte. Tanto che il caro Nando, il quale per sua volontà ha donato gli organi, è stato trovato al momento degli espianti in perfetto stato di salute, a parte la patologia acuta che ce lo ha portato via. È proprio vero che quando il destino chiama, non c'è niente da fare, siamo solo suoi passeggeri*».

Dopo aver prestato la sua opera all'interno della concessionaria di famiglia, Nando tuttora collaborava in una società di servizi, era socio in un'officina e svolgeva un importante ruolo all'interno dell'organizzazione dell'Historic Minardi Day, manifestazione della quale fin dalla prima ora è stato una delle figure simbolo, insieme ai fratelli Gian Carlo e Giuseppe.

«*In tutto siamo sei fratelli, tre maschi e tre femmine* - commenta Gian Carlo -, *fino a poco fa tutti viventi e Nando era il più giovane. E per me, se così si può dire, è sempre stato ben più di un fratello, perché era anche un amico, una persona piacevole, con la quale si potevano trascorrere momenti bellissimi, intensi e allo stesso tempo allegri, grazie a un carattere da tutti apprezzatissimo. È stato davvero terribile dare la notizia a nostra mamma Elena, che ha 95 anni d'età e che ha mandato avanti la famiglia da sola alla morte di nostro papà, che avvenne quando io avevo solo tredici anni. Adesso il pensiero va al futuro e all'individuazione di un modo adeguato per ricordare degnamente la figura del caro Nando, anche se ancora è troppo presto e dobbiamo tutti fare mente locale ed elaborare quanto accaduto…*».

Il coraggio, la dignità, la capacità forte di onorare un nome, quello dei Minardi, sono tutte doti che alla grande famiglia faentina non sono mai mancate e adesso è uno quei momenti in cui queste qualità tornano purtroppo necessarie, nel momento del commiato a Nando.

Per parte nostra, come Autosprint, ci stringiamo ai Minardi, Gian Carlo per primo, manifestando tutto il cordoglio della redazione, peraltro consapevoli che è condiviso da tutto il mondo dell'automobilismo italiano, per onorare come merita la figura di una bella persona, di un bravo professionista e di uno stupendo appassionato di corse quale Nando è sempre stato e come tale sarà affettuosamente ricordato. ●

UNA FAMIGLIA MOLTO UNITA
I fratelli Minardi coinvolti nell'Historic: da sinistra, Giuseppe, Gian Carlo e il compianto Nando, che era il più giovane della famiglia. Eccolo, in alto, tre anni fa, quando Gian Carlo per la prima volta guidò una delle sue monoposto di F.1

Rovanpera quattro salti in pagella

SULLE SPECIALI PIENE DI DOSSI DELLA SUA FINLANDIA KALLE È IL GRANDE FAVORITO PER LA VITTORIA. LATVALA: «*SU QUESTE PROVE HA IMPARATO A GUIDARE. È L'UOMO DA BATTERE*»

di Marco Giordo

Dopo un anno di stop si torna in Finlandia, la patria del rallismo, la "grande corsa di Jyvaskyla", il massimo della vita per un appassionato della specialità. È qui la festa! Perché sugli sterrati del Keski Suomi si va veramente forte, e lo spettacolo è assicurato al Rally Finland, una gara che è da sempre una lunga battaglia sul filo dei secondi che durerà tre giorni e 287 km cronometrati. Mettendo a dura prova la concentrazione dei piloti e anche… la schiena dei navigatori, costretti a sopportare le continue compressioni dopo i salti. Dopo un anno di stop a causa del coronavirus, il mondiale rally riparte ora dopo tre settimane con un'altra gara mitica, il Rally Finland, decimo e terzultimo appuntamento del campionato del mondo 2021. Una gara per specialisti l'"Jyvaskylan Suurajot", che ha visto primeggiare in 69 edizioni sin qui disputate solo 5 piloti non scandinavi, vale a dire Sainz, Auriol, Loeb, Ogier e Meeke. La kermesse del Keski Suomi festeggia quest'anno la sua 70ª edizione con delle condizioni meteo inedite. Il tempo in Finlandia sarà infatti più fresco che nel recente passato, a fine luglio quando si è corso negli ultimi vent'anni la temperatura oscillava dai 22 ai 28 gradi di media, stavolta invece la massima prevista sarà di 9 gradi per questo fine settimana di inizio ottobre. Le previsioni dicono che comunque splenderà il sole, pioggia dunque scongiurata. Ma in realtà visto che siamo in autunno il fondo sarà reso un po' più lento dalle recenti precipitazioni, rispetto a quello super compatto su cui si è corso di recente in piena estate.

A CACCIA DEL TRIS STAGIONALE
Reduce dai successi ottenuti in Estonia e in Grecia, Kalle Rovanpera va a caccia del tris proprio sulle strade di casa, quelle sulle quali fin da quando aveva 8 anni ha imperversato in lungo e in largo

Così si vince ad Jyvaskyla

Diceva Markku Alen. «*No attacco no vince, in Finlandia tu paghi un secondo perdi. Qui come pista, anche linea macchina sempre naso dritto e freni avanti***». Questa è sempre stata la ricetta giusta del simpatico pilota finlandese per vincere la Grande Corsa di Jyvaskyla, la prova decisamente più spettacolare del mondiale rally che l'ex pilota di Fiat e Lancia si è aggiudicato per ben sei volte negli anni '70 e '80. Quasi un record visto che meglio di lui ha fatto solo Gronholm che ha chiuso primo per ben sette volte all'inizio degli anni 2000. «***Per vincere in Finlandia* **– ha sottolineato il mitico Marcus, recordman della corsa –** *bisogna avere soprattutto esperienza, e seguire le note, ma soprattutto bisogna anche sentire, "capire" la strada***». Cose che Mikko Hirvonen sa molto bene, lui infatti vicino ad Jyvaskyla c'è nato, ci abita, ed ha vinto l'edizione del 2009, forse la vittoria più importante della sua carriera. «***Un pilota per imporsi nell'"Jyvaskylan Suurajot" non deve sbagliare assolutamente nulla in tutto il weekend* **– ha ricordato "faccia da ragazzino" –.** *Vincere ad Jyvaskyla è davvero difficile per tutti, sia per noi finlandesi che per gli altri. Anche se ora per gli stranieri la gara è diventata più abbordabile visto che il percorso anno dopo anno in buona parte resta simile. La verità è che in Finlandia per vincere bisogna anzitutto avere massima fiducia nella vettura e nelle note. È quella la chiave per riuscire a salire sul gradino più alto del podio. Rispetto alle altre corse poi la principale differenza è che gli errori anche piccoli si pagano cari, perché le differenze tra i top driver a fine speciale sono sempre minime*».

L'ex ferrarista Kimi Raikkonen, che nel 2009 ad Jyvaskyla fece il suo esordio nel mondiale rally su una Abarth Grande Punto Super 2000, gestita dal Tommi Makinen Racing, alla vigilia di quella gara disse: «*Sono già venuto qui da tifoso, è la prima volta che passo sulle prove speciali, qualcosa che ti da una bella sensazione. Preparare le note è indubbiamente la cosa più importante, ci vuole una grande esperienza e Kaj Lindstroem* (ex navigatore di Makinen ed attuale direttore sportivo della Toyota ndr) *è stato molto bravo nel supportarmi*». Poi la clamorosa uscita di strada che gli costò il ritiro a Vaarinmaja quando era ottimamente piazzato, 15° assoluto e 3° tra le Super 2000 dietro i compatrioti Hanninen e Anton Alen. «*Dopo tre chilometri dell'ultima speciale della seconda tappa* – aveva detto "Iceman" – *sono arrivato lungo in una curva a sinistra, ho toccato con il posteriore e sono uscito di strada. Sono contento della mia gara, mi sono veramente divertito, è stata un'esperienza molto interessante, se avrò del tempo libero tra un gran premio e l'altro mi farebbe piacere ripeterla*». Cosa che fece nelle sue due stagioni successive a tempo pieno nel WRC sulla Citroen, finendo 25° nel 2010 con la C4 e 9° assoluto nel 2011 sulla Ds3. Ma qual è la vera differenza tra i primi 1000 Laghi e la gara di oggi? «*La vera differenza sta nelle vetture* – ha commentato il mitico Simo Lampinen, vincitore tre volte sulla Saab nel 1963, '64 e '72 -. *Quelle di adesso, cioè le Wrc Plus come la Ford, la Hyundai e la Toyota sono infatti concettualmente molto simili tra loro. Se togli gli sponsor, sembrano tutte uguali. Allora invece c'erano la Porsche, la Volvo, la Ford Escort, la Saab, la Mini, vetture tutte diverse tra loro come concezione, dimensioni, tipo di trazione e posizione dei motori, vetture tra l'altro molto più simili a quelle di serie. Insomma la filosofia dei rally è cambiata nel corso degli anni, ed ovviamente si vede. Niki Lauda mi ricordò alcuni anni fa che era lì quando con la Lancia Fulvia vinsi in Austria al Rally der 1000 minuten, terminai la gara con due minuti di vantaggio sulla Porsche 911 S Gunther Janger. Un distacco che ai tempi d'oggi sarebbe qualcosa di impensabile*».

Toyota super favorita

La kermesse finlandese spegne quest'anno 70 candeline e si preannuncia alla vigilia come nelle ultime tre edizioni la cronaca di una vittoria annunciata della Toyota. La Hyundai in Finlandia non ha mai vinto, ma occhio a Tanak che però c'è riuscito due volte con la Yaris e poi ha dominato a febbraio all'Arctic. Ed anche Breen ha sempre fatto molto bene nel Keski Suomi, la Ford non riesce invece ad imporsi ad Jyvaskyla dal 2010 quando Latvala mise tutti in riga sulla Focus. La squadra giapponese ha invece letteralmente dominato le

ultime tre edizioni. Nel 2017 con Lappi e nel 2018 e 2019 proprio con Tanak, chiudendo poi con un altro suo pilota sul terzo gradino del podio (Hanninen quattro anni fa e Latvala nelle ultime due edizioni). Sarà stavolta addirittura tripletta? Difficile ma possibile, perché saranno ben cinque le Yaris Wrc Plus al via. Oltre a quelle ufficiali affidate al favoritissimo "local hero" Kalle Rovanpera, al 7 volte campione del mondo Sébastien Ogier e a Elfyn Evans, ci saranno infatti le due vetture semi ufficiali sulle quali saranno al via Takamoto Katsuta, che in Finlandia ha corso dappertutto, ed il rientrante Esapekka Lappi. Vincere sarà l'obiettivo minimo anche nel 2021, anche se il sogno non tanto segreto dei giapponesi è quello di polarizzare l'intero podio al Paviljonki. Questa marcata supremazia del team nipponico sugli avversari, è dovuta al fatto che avendo la propria sede a Puppola, la Toyota prova praticamente la sua Yaris tutto l'anno su queste strade. Il che ha fatto perdere un po' di pathos a questa gara, che mantiene comunque il suo fascino inalterato nel tempo, vista la sua estrema spettacolarità per le elevate velocità alle quali si corre sui fondi sterrati del Keski Suomi.

Parla Latvala

Il Team Principal della Toyota Jari-Matti Latvala che conosce molto bene questa corsa che ha vinto tre volte, non nasconde che Rovanpera è il suo favorito. «*Dopo la vittoria in Estonia* – ha commentato al telefono dalla factory di Puppola - *Kalle ha messo in mostra due prestazioni costanti ad alto livello a Ypres ed in Grecia. È in piena forma, sarà lui l'uomo da battere in Finlandia, su quelle strade ha imparato a guidare e ci è cresciuto, lo vedo come favorito numero uno. Per parlare invece di Kalle pronto per vincere il titolo nel 2022 secondo me è ancora presto, deve ancora crescere un anno e sarà pronto per l'assalto al titolo nel 2023. Parlando della gara e dei nostri avversari, vedo bene Tanak che su questo tipo di terreno va molto veloce, ed anche Breen è sempre stato in palla da queste parti. Quanto a Lappi che qui ha vinto in passato ed è arrivato secondo due anni fa, è da molto tempo che non guida una Wrc Plus. Se finisse nella "top five" il suo sarebbe già un ottimo risultato*».

- Dando uno sguardo al percorso, la tappa finale è identica a due anni fa, il resto è invece un po' cambiato?

«*Sì, soprattutto la seconda tappa sarà decisiva, sia per la sua lunghezza di oltre 150 km cronometrati, che per il fatto che tornano due speciali che non si correvano da tempo. Addirittura dal 1994 quella di Arvaja e dal 2010 quella di Patajoki. Sono due prove insidiose che in pratica nessuno dei piloti di oggi conosce, potrebbero fare la differenza e decidere la corsa. Kakaristo invece ha un nuovo inizio lungo 1,5 km poi è identica a due anni fa con un finale allungato però di 7 km su tratti disputati nel 2011 e 2016. Infine Paijala è nella versione che conosciamo già, mentre nella prima giornata Moksi è in pratica il crono di Surkee al contrario con due km nuovi all'inizio, stessa cosa per i primi cinque km di Assamaki*».

TRA I NOSTRI AVVERSARI PER QUANTO RIGUARDA IL RALLY DI FINLANDIA VEDO BENE TANAK MA ANCHE BREEN È SEMPRE STATO IN PALLA SU QUELLE SPECIALI

JARI MATTI LATVALA

RALLY DI FINLANDIA IL TABU DI HYUNDAI

Hyundai punta molto su Ott Tanak per tornare a vincere nel Mondiale e sfatare il tabù del Rally di Finlandia dove le Wrc Plus coreane non hanno mai colto la vittoria. L'estone ha vinto per due volte in carriera la Grande Corsa di Jvaskyla al volante della Toyota

- Che tipo di fondo troveranno i piloti visto che stavolta si corre in autunno?

«*Fa freddo ora in Finlandia ma non piove. Il fondo è sempre compatto visto che non è piovuto più di tanto e la strada sta tenendo. Di sicuro i primi saranno più avvantaggiati che in passato dato che le strade per loro saranno più pulite*».

- Puntate alla tripletta?

«*Il nostro obbiettivo è vincere in Finlandia, questa è la prima cosa da fare, chiudere la gara al primo posto*».

- Come ci si sente con due titoli mondiali praticamente in tasca?

«*Francamente devo dire che noi corriamo gara per gara. Siamo tranquilli. Sarà importante continuare a fare risultato, abbiamo delle ottime chance di farcela ma dobbiamo ora finire il nostro lavoro. Vedremo*».

19 le speciali in programma

Questa 70ª edizione del "Secto Rally Finland" (dopo oltre vent'anni la Neste ha abbandonato la sponsorizzazione della gara) è composta da 19 prove speciali per un totale di 287,11 km cronometrati suddivisi in tre tappe. L'edizione di quest'anno è notevolmente rinnovata e prevede venerdì 1° ottobre il confermatissimo shakedown di Vesala (4,04 km) alle 8 del mattino locali (un'ora in più rispetto all'Italia) e poi la prima tappa composta da 6 prove per un totale di 89,42 km cronometrati. Si parte alle 13.30 con la classica speciale cittadina d'apertura di Harju (2,31 km) seguita dai crono in parte nuovi ripetuti due volte di Assamaki (12,31 km) e Moksi (21, 31 km), per terminare con la speciale di Oittila (19,75 km). Sabato 2 ottobre la gara prosegue con ulteriori 151,95 km cronometrati

ALBO D'ORO RECENTE	
1999	Kankkunen-Repo (Subaru Impreza WRC 99)
2000	Grönholm-Rautiainen (Peugeot 206 WRC)
2001	Grönholm-Rautiainen (Peugeot 206 WRC)
2002	Grönholm-Rautiainen (Peugeot 206 WRC)
2003	Märtin-Park (Ford Focus WRC 03)
2004	Grönholm-Rautiainen (Peugeot 307 WRC)
2005	Grönholm-Rautiainen (Peugeot 307 WRC)
2006	Grönholm-Rautiainen (Ford Focus RS WRC 06)
2007	Grönholm-Rautiainen (Ford Focus RS WRC 07)
2008	Loeb-Elena (Citroën C4 WRC)
2009	Hirvonen–Lehtinen (Ford Focus RS WRC 08)
2010	Latvala–Anttila (Ford Focus RS WRC 09)
2011	Loeb–Elena (Citroën Ds3 WRC)
2012	Loeb–Elena (Citroën Ds3 WRC)
2013	Ogier–Ingrassia (Volkswagen Polo R Wrc)
2014	Latvala–Anttila (Volkswagen Polo R Wrc)
2015	Latvala–Anttila (Volkswagen Polo R Wrc)
2016	Meeke-Nagle (Citroën Ds3 Wrc)
2017	Lappi-Ferm (Toyota Yaris Wrc)
2018	Tanak-Jarveoja (Toyota Yaris Wrc)
2019	Tanak-Jarveoja (Toyota Yaris Wrc)
2020	non disputato

suddivisi in 9 prove speciali, quelle ripetute due volte di Kakaristo (18,17 km), Paijala (22,61 km), ed i due ritorni dopo diversi anni di Arvaja (13,49 km) e Patajoki (20,55 km) con parco assistenza a metà giornata al Paviljonki, ed in serata alle 20 un altro passaggio sulla speciale cittadina Harju (2,31 km). In pratica, quindi, anche quest'anno i due passaggi sulla classica speciale di Ouninpohja saranno limitati soprattutto alla parte iniziale della prova nella zona di Kakaristo. Infine la giornata finale di domenica è la fotocopia di quella di due anni fa, composta da soli 45,74 km cronometrati e 4 speciali, i crono di Laukaa (11,75 km) e Ruuhimaki (11,12 km) ripetuti due volte, con la speciale icona di Ruuhimaki che nel secondo passaggio ospiterà la power stage alle ore 12.18 ora italiana.

43 gli iscritti

Sono 43 gli equipaggi iscritti ad Jyvaskyla con la Toyota che come già evidenziato schiererà al via ben 5 Yaris Wrc Plus, tre affidate ai piloti ufficiali Ogier, Evans e Rovanpera e due a Katsuta e Lappi. Sulla terza Hyundai i20 ci sarà Craig Breen che così affiancherà Neuville e Tanak, mentre Fourmaux sarà della partita sulla seconda Fiesta ufficiale della MSport affiancando così Greensmith. Sono 8 gli iscritti al Wrc 2 tra cui spicca l'assenza di Mikkelsen mentre ci sarà Teemu Suninen, che di recente ha rescisso il suo contratto con la MSport e sarà in gara nel Wrc 2 su una VW Polo R5 (in Catalogna correrà su una Hyundai), e quelle di Mads Ostberg (Citroen C3 Rally2) e sulle due nuove Hyundai i20 Rally2 di Huttunen ed Oliver Solberg. Nel Wrc 3 sono 14 gli iscritti, il favorito è il pilota di casa Emil Lindholm (Škoda Fabia R5 Evo), da segnalare anche la presenza dello spagnolo Pepe Lopez anche lui su Fabia e del veloce driver finlandese Eerik Pietarinen (wwVW Polo R5). C'è solo un equipaggio italiano al via della gara, quello composto da Bertolotti-Celestini (Škoda Fabia Rally2). ●

Salvini per un soffio

DOPO UN'ORA E MEZZA DI GARA E OTTO PS ALBERTO SVETTA CON LA PORSCHE PER SOLI DUE DECIMI DAVANTI A VOLPI SULLA DELTA. TERZA PIAZZA A BERTINOTTI

di **Daniele Sgorbini**

Due decimi appena. Un battito di ciglia, un soffio, una virgola a dividerli dopo quasi un'ora e mezza di gara, otto prove speciali già passate a suonarsele e una ancora da correre per decidere chi tra i due dovesse diventare il nuovo imperatore dell'Elba in controsterzo. Alberto Salvini in coppia con Davide Tagliaferri e Andrea Volpi navigato da Michele Maffoni, si sono giocati tutto suoi quasi dieci km finali del Monte Perone, che ha deciso un Elba storico tirato e come sempre bellissimo. Ha vinto il primo, al suo terzo successo consecutivo di quattro complessivi conquistati sull'isola. Quella tra Salvini e Volpi è stata battaglia vera, completa, appassionante. Battaglia tra piloti con origini e formazioni differenti (senese il vincitore, elbano il secondo) ma soprattutto tra vetture di epoca e concezione lontanissime tra loro. Ha vinto, ancora una volta, la Porsche 911 di secondo raggruppamento, battendo la Lancia Delta integrale del quarto. Un rally vissuto tra momenti e condizioni molto varie, nelle quali le caratteristiche dell'una o dell'altra vettura hanno prevalso. La prima tappa ha detto bene soprattutto a Salvini, che ha chiuso la frazione di venerdì con un vantaggio di 10"4 su Totò Riolo e di 27"3 su Volpi. Il pilota siciliano, che aveva vinto anche la Capoliveri di giovedì sera, era dunque in piena lotta per la vittoria, ma dopo aver forato una gomma della sua Subaru Legacy ha perso una vita ed ha dovuto giocoforza accontentarsi di finire lontano dai primi. Il giorno dopo però le cose sono cambiate e le condizioni di scarsa visibilità delle speciali ricavate attorno al Monte Perone, hanno esaltato le doti di Volpi e la trazione integrale della sua Delta, che ha recuperato tutto lo svantaggio accumulato il primo giorno ed è arrivato a soffiare vicinissimo sul collo di Salvini. Alle spalle della lotta per la vittoria, quasi il vuoto, venutosi a creare

SALVINI TERZO CENTRO DI FILA SULL'ISOLA
Sopra Salvini e Tagliaferri vincitori dell'Elba Storico per la terza volta consecutiva

LE CLASSIFICHE

33. Rallye Elba Storico,
23 – 25 settembre 2021,
7. prova del Campionato Italiano Rally Storici e del Campionato Europeo Rally Storici 2021

Assoluta: 1. Salvini-Tagliaferri (Porsche 911 RS) in 1:33'25.5; 2. Volpi-Maffoni (Lancia Delta Hf Integrale) a 3.7; 3. Bertinotti-Rondi (Porsche 911 Carrera RSR) a 2'36.8; 4. Costenaro-Gambasin (Ford Sierra Rs Cosworth) a 4'35.4; 5. Negri-Coppa (Porsche 911 RS) a 4'51.7; 6. Riolo-Floris (Subaru Legacy 4Wd Turbo) a 6'35.0; 7. Luise-Ferro (Fiat Ritmo 130 Abarth TC) a 7'48.6; 8. Pasutti-Campeis (Porsche 911 RS) a 8'06.8; 9. Vicario-Bondesan (Ford Escort RS 1.6) a 8'23.2; 10. Frainer-Comunello (Opel Kadett GSI 16V) a 8'44.5.

Assoluta Fia European Historic: 1. Salvini-Tagliaferri (Porsche 911 Rs) in 1:33'25.5; 2. Volpi-Maffoni (Lancia Delta Hf Integrale) a 3.7; 3. Bertinotti-Rondi (Porsche 911 Carrera Rsr) a 2'36.8; 4. Costenaro-Gambasin (Ford Sierra Rs Cosworth) a 4'35.4; 5. Negri-Coppa (Porsche 911 Rs) a 4'51.7; 6. Wagner-Zauner (Porsche 911 Sc) a 6'26.3; 7. Riolo-Floris (Subaru Legacy 4Wd Turbo) a 6'35.0; 8. Stajf-Zelinka (Opel Kadett C - Gte) a 7'50.0; 9. Pasutti-Campeis (Porsche 911 Rs) a 8'06.8; 10. Vicario-Bondesan (Ford Escort Rs 1.6) a 8'23.2.

GROUP: U
CLASS: >1600 1. Salin-Protta (Porsche 911 S) in 1:52'46.8; 2. Parisi-D'Angelo (Porsche 911 S) a 2'34.7; 3. Fiorito-Bertonasco (BMW 2002 Ti) a 9'52.6;
CLASS: 1300 1. Pardi-Canale (Lancia Fulvia 1.3 Hf) in 1:57'26.2;

GROUP: 1/3
CLASS: 1600 1. Smithson-Chiantelli (Alpine A 110 1600) in 2:17'20.7;

GROUP: 2
CLASS: 2000 1. Vicario-Bondesan (Ford Escort RS 1.6) in 1:41'48.7; 2. Corredig-Borghese (BMW 2002 Tii) a 6'42.8; 3. Di Lauro-Nuvoli (Fiat 125 S) a 37'43.6;

GROUP: 4
CLASS: >2000 1. Salvini-Tagliaferri (Porsche 911 RS) in 1:33'25.5; 2. Bertinotti-Rondi (Porsche 911 Carrera RSR) a 2'36.8; 3. Negri-Coppa (Porsche 911 RS) a 4'51.7; 4. Pasutti-Campeis (Porsche 911 RS) a 8'06.8;
CLASS: 1600 1. Caporale-Blanco Malerba (Lancia Fulvia Coupe' Rally 1.6) in 1:56'25.2;

GROUP: 2
CLASS: 1150 1. Costa-Lazzeroni (Fiat 127 Sport 70 Hp) in 1:52'20.0; 2. Lorenzi-Pellegrini (Fiat 127 Sport 70 Hp) a 4'45.4; CLASS: 1600 1. Giudicelli-Ferrari (Volkswagen Golf GTI) in 1:48'23.0; 2. Goeckel-Goeckel (Opel Kadett D) a 6'50.1;
CLASS: 2000 1. Pastrone-Miretti (Opel Kadett GTE) in 1:49'27.7; 2. Tricomi-Gentini (Opel Kadett C GTE) a 2'38.3; 3. Rocchieri-Rocchieri (Opel Kadett GTE) a 4'48.3; 4. Borini-Gentile (Opel Ascona B 2.0) a 6'48.4; 5. Porta-Santi (Ford Escort RS 2000) a 7'16.5;

GROUP: 4
CLASS: >2000 1. Lombardo-Merendino (Porsche 911 SC) in 1:45'01.9; 2. Beschin-Migliorini (Porsche 911 SC) a 2'00.9; 3. Stock-Weiss (Porsche 911 SC) a 2'28.7; 4. Russo-Senestraro (Porsche 911 SC) a 3'32.7; 5. Pellegrino-Peruzzi (Porsche 911 SC) a 5'42.4; 6. Nager-Horat (Morgan Plus 8) a 24'27.7;

GROUP: A
CLASS: 1600 1. Perrone-Guerzoni (Peugeot 205 GTI) in 2:04'05.0;
CLASS: >2000 1. Volpi-Maffoni (Lancia Delta Hf Integrale) in 1:33'29.2; 2. Costenaro-Gambasin (Ford Sierra Rs Cosworth) a 4'31.7; 3. Riolo-Floris (Subaru Legacy 4Wd Turbo) a 6'31.3;
CLASS: 1300 1. Galullo-Calandriello (Peugeot 205 Rallye) in 1:45'15.9; 2. Zecchini-Luciani (Citroen AX Sport) a 9'48.7; 3. Masini-Masini (Peugeot 205 Rallye) a 13'41.6;
CLASS: 2000 1. Luise-Ferro (Fiat Ritmo 130 Abarth TC) in 1:41'14.1; 2. Frainer-Comunello (Opel Kadett GSI 16V) a 55.9; 3. Pierulivo-Neri (Opel Kadett E GSI 16V) a 6'28.0; 4. Pierucci-Buonamano (Volkswagen Golf GTI) a 9'12.7; 5. Tesio-Tortone (Peugeot 205 1.9 GTI) a 15'12.5;

GROUP: N
CLASS: 2000 1. Bonaiuti-Mazzoli (Peugeot 309 GTI 16) in 1:50'47.4; 2. Selvi-Serra (Peugeot 309 GTI 16V) a 5'34.7

in una gara che è stata come da tradizione davvero molto selettiva. Tra i big l'ultimo a cedere è stato Riolo, azzoppato come detto da una foratura nella settima prova, mentre era secondo a soli 3"4 da Salvini, ma prima del pilota siciliano erano stati tanti altri a pagare dazio. Subito fermo Da Zanche, fuori anche Lucky per un problema alla pompa dell'olio, ko pure Zivian, come Lombardo e anche "Odeon" Noberasco, tradito dalla guarnizione della testa. Sul podio finale ha così chiuso la coppia formata da Marco Bertinotti e Andrea Rondi, pure loro con una Porsche di 2. raggruppamento. Nel 1. raggruppamento è arrivato un successo tutto sommato "facile" per Nicola Salin, visto che il suo avversario di giornata, Antonio Parisi, era prevalentemente interessato ai punti di categoria per la classifica dell'Europeo. Nel 2. raggruppamento, dominato da Salvini e Bertinotti, Negri è comunque riuscito a salire sul podio, anche se la sua corsa è stata condizionata da diversi problemi tecnici. Nel terzo successo straniero, con l'austriaco Wagner che ha battuto il nostro Lombardo. Il quarto è andato naturalmente a Volpi con la Delta, davanti a Costenaro con la Ford Sierra. L'Elba storico era valido anche per il Trofeo A112, che ha disputato due gare distinte tra prima e seconda tappa. Gara 1 è andata a Giorgio Sisani, poi ritirato il giorno dopo quando ha vinto Fiora. ●

Il fascino dell'**Elba** resta **unico**

L'ISOLA FA IL PIENO DI PASSIONE CON IL RALLY STORICO

«*Come si fa a non venire all'Elba, come si fa?*» L'ha detto e ripetuto alla vigilia della gara Andrea Zivian, che pur avendo già messo in tasca il titolo Continentale del terzo raggruppamento con la sua Audi Quattro, non ha voluto per alcuna ragione mancare alla gara monumento. E poco importa che la trasferta di Zippo sia finita prima del tempo, quel che conta davvero è il messaggio lanciato dal pilota piemontese che dice molto sul significato di un evento che resta imperdibile per molti. Anche in questa edizione 2021, la prima orfana di Elio Niccolai, vero e proprio padre della corsa assieme a Dado Andreini e Massimo Puccini. Aci Livorno e Aci Livorno Sport vanno – giustamente – avanti, con un tributo di passione che seguita ad alimentarsi. Quest'anno poi sono tornati in massa i piloti stranieri, dopo l'annullamento dell'Europeo Storico nel 2020, tanti bei nomi che amano un'isola in cui l'arte del controsterzo resta sport nazionale. Da celebrare con un rito dalle radici antiche, che si rinnova senza rinunciare alla propria identità. Così qui si corre ancora di notte, con la speciale di Capoliveri di giovedì sera, a far sciabolare i fari non come ai bei tempi che furono, ma come quelli, ancora tutti da gustare, attuali. ●

VOLPI A UN PASSO DAL SOGNO
Sotto Volpi che ha chiuso al terzo posto per un battito dfi ciglia. Sopra, Bertinotti finito terzo e a destra, Costenaro e Negri

Foto Rainieri

Il giorno dei **giudizi**

NELL'ULTIMA A CALTANISSETTA CUBEDA, MARONI, LEOGRANDE, LIUZZI E SCAPPA (ASSENTE) CAMPIONI ITALIANI NEI RISPETTIVI GRUPPI

di **Gianluca Marchese**

Non era successo a Erice ma era già successo in stagione: nell'ultimo atto Civm alla Coppa Nissena ecco di nuovo tre siciliani, in questo caso padroni di casa, a monopolizzare il podio. Cubeda-Caruso-Fazzino, storie e target diversi. Per Domenica Cubeda era fondamentale ritrovare piena sintonia con l'Osella Fa30 dopo la controversa gara di Erice della domenica prima. Non solo in ottica tricolore, ma pure in vista del Fia Masters del 10 ottobre. Stavolta le cose hanno funzionato, anche perché nulla è stato lasciato al caso e il pilota etneo aveva provato in configurazione gara con tanto di Avon nuove già in Q2 al sabato. Domenica è stata una doppia cavalcata trionfale sugli scorrevoli 5450 metri nisseni. Cubeda ha coronato con il successo assoluto il secondo titolo di campione italiano fra le monoposto E2Ss dopo quello del 2018. Un titolo di gruppo arrivato nel finale di un Civm che lo certifica vicecampione assoluto alle spalle di Simone Faggioli con tanto di

LE CLASSIFICHE

CIVM

66ª Coppa Nissena (CL), domenica 26 settembre 2021

Assoluta: 1. Cubeda (Osella Fa30) in 4'02"12; 2. Caruso F. (Nova Proto Np01-2) a 4"62; 3. Fazzino (Osella Pa2000 T) a 6"89; 4. Lombardi (Osella Pa2000) a 8"83; 5. Caruso L. (Norma M20 Fc Honda) 11"25; 6. Marino (Osella Pa2000) a13"49; 7. Maroni (Osella Pa21 JrB) a 15"02; 8. Cassibba S. (Osella Pa21 JrB) a 15"90; 9. Bonforte (Osella Pa21) a 18"54; 10. Leogrande (Osella Pa21) a 22"63.

Gara 1: 1. Cubeda in 2'00"61; 2. Caruso F. a 2"52; 3. Fazzino a 4"19; 4. Lombardi a 4"70; 5. Marino a 7"36.

Gara 2: 1. Cubeda in 2'01"51; 2. Caruso F. a 2"10; 3. Fazzino a 2"70; 4. Caruso L. a 3"85; 5. Lombardi a 4"13.

Gruppi. Rs: 1. Ammirabile (Peugeot 308) in 5'37"56.

Rs+: 1. Liuzzi (Mini Cooper) in 5'08"61; 2. Tagliente (Peugeot 308) a 2"46; 3. Orlando (Peugeot 106) a 13"16.

Gr.A: 1. D'Agata (Skoda Fabia) in 5'18"99.

E1: 1. Tudisco (Renault Clio) in 5'00"65; 2. Alessi R. (Peugeot 106) a 0"16; 3. "Gabry Driver" (Renault Clio) a 0"66.

GT: 1. Iaquinta (Lamborghini Huracan St) in 4'47"00; 2. Cannavò (Lambo Gallardo Gt3) a 2"52; 3. Vecchio (Ferrari 488 Ch.) a 55"69.

E2Sh: 1. Naselli (Fiat 500) in 5'16"45; 2. D'Antoni (Fiat 500) a 5"43; 3. Giancani (Fiat 126) a 8"63.

Cn: 1. Leogrande in 4'24"75; 2. Micciché a 11"52; 3. Adragna a 19"04 (tutti su Osella Pa21).

Proto Moto: 1. Maroni in 4'17"14; 2. Cassibba a 0"88; 3. Molinaro (Wolf Gb08 Thunder) a 8"79.

E2Sc: 1. Caruso in 4'06"74; 2. Fazzino a 2"27; 3. Lombardi a 4"21.

E2Ss: 1. Cubeda in 4'02"12.

tre vittorie (Verzegnis e Alghero le altre), suo record personale: «*A Caltanissetta ho esordito nel 2010, tenevo in particolare a scrivere il mio nome su questo albo d'oro. Sono davvero felice che il mio secondo Scudetto sia arrivato così proprio in Sicilia. È stato un fine settimana intenso ed emozionante, per noi era importante riprendere il ritmo giusto e ora diamo appuntamento in Portogallo*».

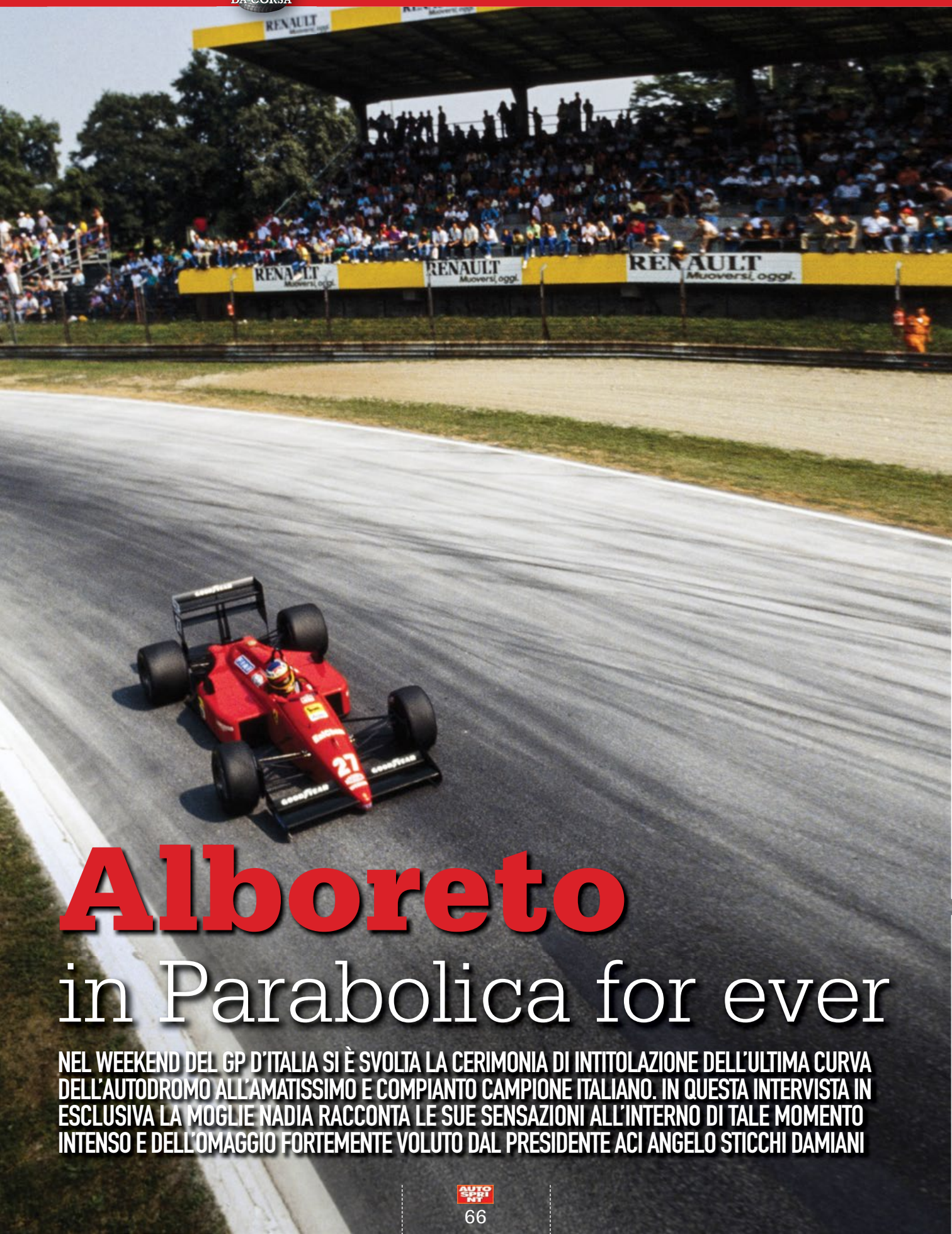
Il secondo posto della Nissena vale invece al veterano Franco Caruso l'attestazione di poter contare tuttora su un piede pesante e sulla riuscita della scommessa Nova Proto, oltre alla conferma della top-5 nell'assoluta tricolore: «*Sono sempre andato migliorando* - ha commentato il driver ragusano -, *non mi aspettavo di essere così vicino a grandi piloti come Cubeda e gli altri, sono contento. Le regolazioni decise con Faggioli hanno portato a un miglioramento della biposto e in gara era molto più stabile*». Per il giovane Luigi Fazzino, oltre a un podio assoluto di prestigio definito «*una bellissima soddisfazione*», era invece importante ritrovare piena competitività fra le 2 litri con la versione Turbo dell'Osella Pa2000, con la quale è stato in bagarre con Achille Lombardi e anche con la neo arrivata Norma di Luca Caruso, mentre in agguato è sempre stato Angelo Marino.

Così come per il terzo posto assoluto, è stato assalto all'arma bianca per il gruppo Motori Moto. Giancarlo Maroni ha vinto l'appassionante duello tra Pa21 JrB con Samuele Cassibba ancora una volta per una manciata di decimi, festeggiando il suo primo titolo di campione italiano. E il giovane lombardo ha così commentato: «*Era la mia prima volta qui, in prova sono stato titubante, in gara determinato. Complimenti a Samuele, è stato un avversario fortissimo*». Dal canto suo il figlio d'arte siciliano ha concluso: «*Sono felicissimo già con la coppa di classe 1000 e ho fatto il record pure qui; è stato bello giocarsi anche il campionato con Giancarlo*». ●

Caltanissetta da scudetto

SCOPRIAMO CHI HA FATTO FESTA NELL'ULTIMO ROUND

La Coppa Nissena ha deciso anche i titoli Cn, Rs+ ed Rs Turbo. In quest'ultimo gruppo, in realtà, non c'è stata sfida: Antonio Scappa, assente a Caltanissetta, ha dominato la stagione su Peugeot 308 incamerando l'ennesimo Scudetto, mentre Angelo Loconte ha preferito disputare le ultime gare con una Mini diesel, rinunciando alla possibilità di superare il reatino. In RS+ la lotta è invece sempre stata intensa in un acceso derby pugliese. Giacomo Liuzzi ha avuto la meglio su Vito Tagliente laureandosi campione italiano su Mini Cooper già dopo gara 1, nella quale ha preceduto il rivale della 308 di appena mezzo secondo. Un soffio che è bastato: «*Ci siamo impegnati a fondo con AC Racing* - ha detto Liuzzi -; *lavorando sempre sodo e credendo nel progetto siamo arrivati a questo importante successo, ringrazio tutta la squadra*». L'ultimo titolo assegnato in stagione è quello dei prototipi Cn, arrivato dopo gara 2. Grazie a una perentoria doppietta Franco Leogrande ha legittimato il suo primo Scudetto dopo una prima parte di stagione sostanzialmente dominata con l'Osella-Honda by Catapano: «*La sfida della Nissena è sempre affascinante* - ha detto il fasanese -; *sono contento, il prototipo era affidabile e veloce, non ho mai inseguito un titolo, è il coronamento di una lunga carriera in una categoria bellissima*». Non è dunque riuscita l'impresa (quasi impossibile) a Martina Raiti, che ora sarà la punta dell'Italia nella classifica femminile al Fia Masters di Braga. ●

PROTAGONISTI IN SICILIA
A sinistra, Maroni Jr. campione italiano Motori Moto, a destra Leogrande tricolore nella categoria CN. In alto Liuzzi a segno nella RS Plus. In apertura Cubeda e nell'altra pagina in basso il podio della Coppa Nissena tutto siciliano con Cubeda, Caruso e Fazzino

Alboreto in Parabolica for ever

NEL WEEKEND DEL GP D'ITALIA SI È SVOLTA LA CERIMONIA DI INTITOLAZIONE DELL'ULTIMA CURVA DELL'AUTODROMO ALL'AMATISSIMO E COMPIANTO CAMPIONE ITALIANO. IN QUESTA INTERVISTA IN ESCLUSIVA LA MOGLIE NADIA RACCONTA LE SUE SENSAZIONI ALL'INTERNO DI TALE MOMENTO INTENSO E DELL'OMAGGIO FORTEMENTE VOLUTO DAL PRESIDENTE ACI ANGELO STICCHI DAMIANI

OLTRE A UN MARE DI APPASSIONATI ANCHE AUTOSPRINT ERA SCESO IN CAMPO PER CHIEDERE L'INTITOLAZIONE DI UNA CURVA DI MONZA AD ALBORETO. INFINE, PROPRIO A VENTI ANNI DALLA SUA SCOMPARSA PER UN CRASH IN UN TEST PRIVATO SUL CIRCUITO TEDESCO DEL LAUSITZRING, È ARRIVATA LA DECISIONE DI DEDICARGLI LA PARABOLICA. IN UN SABATO DA RICORDARE...

UNA CERIMONIA APPREZZATA E DEDICATA A UN CAMPIONE AMATO

A destra, il podio del Gp d'Italia 1988 con Beger, Alboreto e Cheever, quindi, a sinistra, Michele con la Ferrari alla Parabolica, in quell'anno. Sotto la cerimonia ufficiale che ha visto l'intitolazione della curva al compianto campione. In basso, eccolo con la moglie Nadia

di Mario Donnini

E alla fine dopo due decenni di stimoli, appelli e iniziative, la richiesta è stata positivamente accolta: Michele Alboreto viene ricordato per sempre con l'intitolazione della Parabolica di Monza a suo nome.

Un lieto epilogo - e anche, va detto, una bella risposta delle istituzioni sportive -, con la dedica di una curva che appare quanto mai ispirata e poetica, all'interno della carriera di Michele e della sua stessa umana vicenda. In fondo è proprio la Parabolica l'ultima curva che l'amatissimo campione percorre in gara in Italia, nel 1988, al suo addio da ferrarista al pubblico tricolore, nel giorno del secondo posto dietro Gerhard Beger e della doppietta Ferrari, a una mancata di giorni dalla morte del Drake.

E resta proprio la Parabolica l'ultima curva che il campione affronta in condizione-corsa, nella primavera 2001, pochi giorni prima di partire per la trasferta del Lausitzring, all'interno di una partecipazione al Trofeo monomarca Lamborghini in veste di guest star, in coppia col noto sciatore francese Luc Alphand, con un secondo posto onorevole quale risultato finale.

La storia con la Ferrari e anche la sua carriera di pilota, quindi, terminano esattamente uscendo di Parabolica, quale ultima piega, all'interno di un rapporto meraviglioso con l'autodromo di Monza che per Michele rappresenta l'alfa e l'omega, l'inizio e il suggello di tutto, prima che il destino dica la sua, durante un test in Germania.

Eppure venti anni dopo è bello tornare indietro con la memoria e allo stesso tempo guardare avanti, grazie alla Parabolica stessa, che da sabato 11 settembre vanta per sempre il nome e il cognome del pilota milanese. Grazie a una cerimonia informale molto intensa e sentita, alla quale hanno preso parte, tra gli altri, il Presidente Aci Angelo Sticchi Damiani, la vedova di Michele, Nadia, e la figlia Noemi. E proprio a Nadia vale la pena di chiedere il racconto e il bilancio emotivo di questo intenso weekend, che è anche il coronamento di un desiderio portato avanti con convinzione per tanti anni dalla famiglia di Michele e anche da tantissimi appassionati...

«Anzitutto voglio dire grazie al Presidente dell'Aci Angelo Sticchi Damiani, che si è dimostrato persona sensibilissima nel consentire questa iniziativa e gentilissima nel corso della breve cerimonia, che ha visto intitolare la curva Parabolica a Michele. In fondo lo stesso Sticchi Damiani da Vicepresidente Csai aveva collaborato con Michele e Macaluso all'idea di sviluppo della categoria promozionale, la Formula Azzurra, quindi è stato bello ritrovarlo e sentire un senso di continuità con quei momenti. Vedere dipinto a terra il cockpit della Ferrari Rosso 27 col musetto e il suo casco in Parabolica, è stato poi il tocco di stile in più, una cosa di stile e molto apprezzabile, che sinceramente mi ha fatto un grande, grandissimo piacere. Poi sul discorso che fai tu sul rapporto tra la Parabolica e Michele, sono del tutto d'accordo anche se sulle prime non ci avevo pensato, ma tutto torna, ha un suo senso molto bello».

- Racconta la cerimonia, che è stata forzatamente privatissima, per evitare assembramenti, con la pandemia ancora in atto.

«Sì, è stata una cosa obbligatoriamente e ragionevolmente rapida, una ventina di minuti in tutto, nei quali ha parlato Sticchi Damiani e io stessa ho avuto l'opportunità di provare a ringraziare i tanti, tantissimi che si sono spesi e impegnati affinché Michele fosse ricordato col suo nome dato a una

NEL 1988 A MONZA SECONDO CON LA ROSSA

Il Gp d'Italia 1988 per Michele segna l'ultima gara disputata in Italia con la Ferrari di F.1 e lui è secondo dietro a Berger, a pochi giorni dalla scomparsa del Drake. A sinistra, ecco Michele in Parabolica, ora a lui intitolata e, sopra e in basso, è con la moglie Nadia

curva del tracciato che aveva visto l'alba e anche il lancio della sua carriera. Posso dire con piacere che per caldeggiare questa iniziativa si sono mossi spontaneamente in tantissimi - prosegue Nadia -, *da una signora del comune di Rozzano a voi stessi di Autosprint e c'è anche stata una raccolta firme promossa dagli appassionati... Insomma, avevo, avevamo in tanti questo grandissimo desiderio che alla fine è stato esaudito, divenendo realtà e penso che ciò sia bellissimo. E adesso auspico che sia un bel passo per far sì che anche altri piloti italiani che non ci sono più possano essere ricordati nei modi più opportuni, perché cominciare con uno non vuol certo dire trascurare gli altri, includere è il contrario di escludere: anzi, magari questo potrebbe essere un primo esempio emulabile altrove per altri top driver quali De Angelis e De Cesaris, tanto per citare due bei nomi contemporanei a Michele... D'altronde anche lo stesso Geronimo La Russa dell'Ac Milano si era mostrato molto sensibile al ricordo di Michele, dedicandogli in passato una sala».*

- Al di là degli aspetti di rappresentanza, Nadia, cosa hai provato durante la cerimonia?

«Ero felice. Sì, contentissima per aver raggiunto una cosa nella quale per tanti anni avevo molto sperato. Ed ero commossa, chiaro, perché ritrovarmi a Monza per me ha sempre un significato profondo e speciale, visto che mi fa tornare a quando eravamo fidanzati con Michele e lui correva qui da pilotino di belle speranze, come si dice, con la valigia piena solo di sogni. E poi è stato bello vedere alla cerimonia la mamma di Michele, la signora Floria Pighetti, ancora in grande forma, e vicino a noi tutti pure Gian Carlo Minardi, che rappresenta una figura meravigliosa, il simbolo dell'ascesa meritocratica di Michele nel mondo dell'automobilismo che conta. Ma Gian Carlo non è solo questo, perché è persona calda e cara, sempre vicina a noi tutti e stupendo custode della memoria di mio marito, quindi averlo e vederlo alla curva Michele Alboreto è stata una soddisfazione ancora più grande».

- Torniamo per un attimo al Gp d'Italia 1988, che è stato l'ultimo, vero grande guizzo di Michele in Ferrari. C'eri e cosa ricordi di quella domenica memorabile?

«Ho ricordi particolari e intensi, anche se a dire il vero quella non fu la giornata perfetta, per Michele. Ormai aveva la certezza di lasciare la Ferrari a fine stagione, in Fiat era arrivato Ghidella e si era aperto un nuovo corso, del quale mio marito aveva la certezza di non fare più parte. E anche quella gara, con il secondo posto finale in scia al compagno di squadra Berger, non rappresentò il massimo delle aspettative, per lui. Quanto alla corsa vera e propria, ci fu un problema di benzina che finì col decretare l'ordine di classifica, con Berger primo e Michele secondo, tanto che alla fine lui era contento per l'affermazione di squadra, ma anche un po' nervoso per aver mancato l'appuntamento con una vittoria che riteneva alla sua portata. D'altra parte quando si è alla fine di un rapporto con un top team difficilmente l'atmosfera è ideale, ma non è neanche il caso di soffermarsi troppo su questi aspetti. Anche perché la storia ha poi detto che l'amore tra Michele e la Ferrari stessa è stato reciproco e duraturo, andando ben oltre la Formula Uno. Ne è testimonianza l'immagine alla Parabolica con l'effige della Rossa numero 27 guidata da Michele, immagine che è rimasta nel cuore degli appassionati».

- E poi? Qual è stato il retrogusto di questa giornata particolare, il sentimento che ti accompagna tuttora?

«Sai, da tanto tempo non vedevo un Gran Premio di F.1 e il giorno dopo della cerimonia mi sono messa davanti alla Tv, per seguire tutto il Gp d'Italia. A un certo punto hanno inquadrato e nominato la Parabolica, associandola al nome di Michele e ho provato una sensazione molto forte. Una reazione puramente emotiva e istintiva, che mi ha restituito il senso di quanto possa essere bello e importante avere ricevuto questo omaggio. Perché sentire quel nome legato a una gara in corso, finalmente a qualcosa in atto, in pieno svolgimento, è stato come sentire Michele vivo davvero e ricordato, quindi, a suo modo, presente per sempre. È questo il senso e l'importanza della memoria, per chi si è sacrificato seguendo la sua passione: penso sia il modo più bello e giusto per restituirlo ai suoi cari e a chi lo ha conosciuto apprezzandolo e volendogli bene. Vedi, queste sono tutte cose che capisci quando le provi, non prima. Il sabato, mentre ero alla cerimonia, pensavo ad altro, la domenica, invece, davanti alla Tv, ho capito tutto questo. E anche mia figlia Noemi è stata felicissima. Era a Monza, mentre Alice non ha potuto essere presente, perché ha avuto da poco un bebé, Matteo, il quale, pensa, avrebbe reso nonno Michele... Già, la novità di questi giorni, per me, per noi, è un bambino di nome Matteo e una Parabolica che si chiama Michele Alboreto». ●

QUEL MEMORABILE GP D'ITALIA DEL 1988

A sinistra, sopra a destra e verso l'alto, tutte immagini dal via al podio passando per l'arrivo del Gp d'Italia 1988, con le Ferrari in doppietta e Berger primo davanti a Michele, che vediamo anche, a destra, in questa foto del 1996 e, infine, in compagnia della moglie Nadia, nei giorni felici

Ciao, **Nino** Campione e Signore

LA SCOMPARSA DI VACCARELLA A 88 ANNI D'ETÀ CI PRIVA DI UNO DEI PILOTI ITALIANI PIÙ FORTI E PRESTIGIOSI. LEGGENDA DELLA TARGA FLORIO, CON TRE VITTORIE, E MERAVIGLIOSO SPECIALISTA DELL'ENDURANCE, AL TOP A LE MANS, A SEBRING E AL VECCHIO NURBURGRING. ECCO LA STORIA DELLA SUA CARRIERA, RACCONTATA ATTRAVERSO IL PIACERE DELL'AMICIZIA

di **Mario Donnini**

LA SCOMPARSA DI NINO VACCARELLA RATTRISTA TUTTO IL MONDO DELLE CORSE, PERCHÉ CON LUI SE NE VA IL SIGNORE DELLA TARGA E ANCHE UNO DEI PIÙ GRANDI PILOTI D'ENDURANCE DI TUTTI I TEMPI. RICCO DI STILE, IRONICO E PIENO DI SFACCETTATURE, IL CAMPIONE SICILIANO ERA UNA MINIERA D'ANEDDOTI, ANCHE SE LE CONFIDENZE PIÙ PROFONDE LE RISERVAVA AGLI AMICI. ECCONE QUALCUNA...

GRAN SOVRANO DELLA TARGA
Nino Vaccarella vince per la prima volta la Targa Florio nel 1965 con la Ferrari, a sinistra. Eccolo in questa immagine, in buona compagnia, da idolo dei siciliani. In basso, è al volante dell'Alfa Romeo 33 Prototipo

Bologna, zona fiera, una serata invernale qualsiasi d'inizio millennio. L'edizione dei Caschi d'Oro di Autosprint era appena terminata, Schumi se n'era andato felice, stringendo la solita statuetta iridata, il pubblico defluiva composto dal Palacongressi e di ritrovare il collega che s'era offerto di riaccompagnarmi a casa, proprio non c'era verso. Sparito. E perdipiù a cellulare spento.

Okay, vorrà dire che tornerò in taxi. Mi guardo attorno, niente. Incontro gli occhi di un passante e d'istinto cerco il cellulare per chiamare la centrale e prenotarne uno, ma no, un momento.

Torno al volto dell'uomo di mezz'età che mi è accanto e sta aspettando il verde dei pedoni, per attraversare la strada. Lo fisso mezzo stranito e lui sorride. Scusi, ma per caso lei è Nino Vaccarella? «*Per servirla*». Non mi dica che era ai Caschi d'Oro confuso tra il pubblico... «*Sissignore, per tutta la sera. Perché, non avrei dovuto?*». Certo che sì, però poteva dirlo, farcelo sapere, l'avremmo presentato al pubblico, Preside, salutato, come si conviene a un immenso campione quale lei è... Lei ha vinto

tutto... Targa, Le Mans, Sebring, Nürburgring. E lui, stupito: «*Massù, e che sarà mai, sono un vecchio signore, un pensionato, chi vuoi che si ricordi di me... Eppoi siamo in Italia e in Italia ci si dimentica di tutto in fretta, no? Sono qui in incognito, solo per accompagnare un giovane pilota siciliano. Ho più di settant'anni, il mondo è andato avanti, chi vuoi che ascolti i miei racconti?*». «*Be'* - risposi - *per sapere come lei riuscì a superare la favolosa Chaparral alla Targa Florio 1967, prenderei in ostaggio un asilo*». E lui: «*Abbiamo tutti fame, io e i miei amici: perché non ceniamo insieme?*».

Cenammo in centro e Nino Vaccarella, tra un piatto di tagliatelle alla bolognese, una cotoletta e la zuppa inglese, era tornato in Targa. A tavola aspettava la domanda, poi accelerava coi ricordi e gestiva la favola che aveva dentro, tra pause e riprese, come un attorone a teatro, con l'uditorio incantato. Ma senza abusarne. Dando solo assaggi. E chiosando: «*Capire la Targa e quello che ho combinato lì e anche oltre, non è mica una cosa che impari dai libri o a chiacchiere. Devi venire da noi. Se vuoi sapere il resto, vienimi a trovare e scoprirai un mondo. Ti porterò sulle Madonie e tutto ricomincerà. Sta a te, t'aspetto*».

Nella vita le cose belle davvero cominciano per caso. Quella sera non potevo mica sprecarla, lasciarla lì e alla prima occasione, per il centenario della Targa, anno 2006, chiamai il Preside: «*È l'ora che aspettavamo. Ho tante pagine di Autosprint da scrivere assieme a lei, ha voglia di scarrozzarmi sul Piccolo delle Madonie con una macchina più cattiva possibile?*».

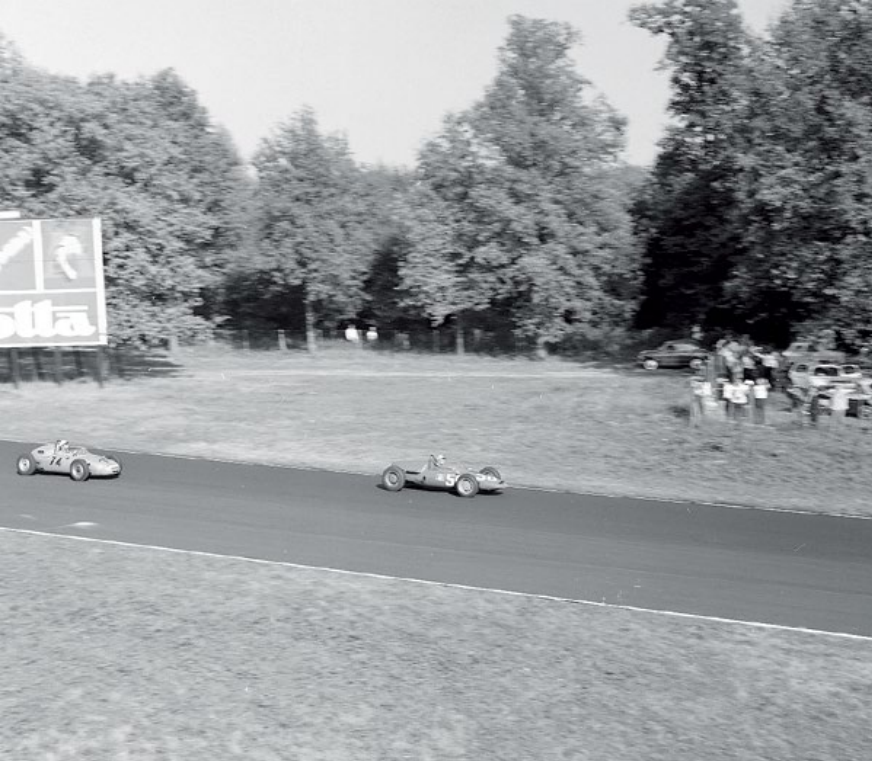
«*T'aspetto e dammi del tu. Ho già pronta una Porsche da sogno*».

POCA F.1 E UNA SOLA GARA CON LA FERRARI

Sopra, Nino al Gp d'Italia 1965 con la Ferrari. Nell'altra pagina, da sinistra, è al debutto in F.1 al Gp d'Italia 1961 con la De Tomaso-Conrero, quindi l'anno dopo eccolo con questa Lotus della Serenissima. In basso, guida la Porsche in Targa nel 1962 e lo vediamo infine insieme a Guichet, vittoriosi su Ferrari alla 24 Ore di Le Mans 1964, ultimo italiano a riuscire nell'impresa al volante di una Rossa

Da lì tre lustri d'amicizia, quindici anni di racconti, incontri, abbracci, telefonate. Certo che gli davo del tu, ma lo chiamavo Preside, perché avvicinarmi troppo con un semplice "Nino", mi sarebbe sembrato irrispettoso.

E per premio, oltre all'amicizia, lui dava la spiegazione delle co(r)se come stanno, l'analisi del passato, del presente e del futuro, essenziale, asettica e secca, da uomo intelligente, umile, sensibile e onesto: «*Io ti dico la mia verità e tu sul giornale l'addolcisci un po', sennò qualcuno s'incazza. Ma addolciscila poco, sennò diventa bugia*». Ecco, questo voglio fare, qui e ora per ricordarlo, adesso che se n'è andato: raccontare i fuorionda, le confidenze, le cose che diceva quando aveva finito di dire quelle da scrivere, perché lì usciva il vero Nino Vaccarella. Il galantuomo che abbassava di due toni le note per farle entrare con stile nello spartito, ma che poi la sua musica dura e pura la sapeva suonare eccome, anche se a uditorio calmierato.

Ci vollero anni e anni e alla fine mi disse: «*Sai che c'è? Amo immensamente la Sicilia, adoro Palermo, ho il culto della Targa Florio, ma, Dio mi perdoni, a me il Piccolo delle Madonie proprio non è mai piaciuto. Sì, lo so, sembra strano, ma a me gustavano di più i circuiti veloci, quelli coi curvoni, dove bisognava sfrecciare a vita persa. Le Mans, quello era un bel posto, mica la Targa, dove bisognava stare per tutto il tempo con una mano sul volante e l'altra sul pomello del cambio, a diventare matti e a telegrafare sul pedale del gas, perché la tua macchina da corsa mica poteva mai sfogarsi, a parte il rettilineo del Buonfornello... Mi hanno*

condannato a essere il re della Targa e io sognavo tutt'altri posti... il Nürburgring, anche Sebring, i rettilinei infiniti, l'Hunaudieres... E niente, loro, il pubblico, Enzo Ferrari, il mondo intero, mi volevano solo in Targa... Sai, una volta ho sentito Sean Connery dire che a un certo punto voleva recitare anche in altre parti, perché solo 007 gli stava un po' stretto... Be', l'ho capito... Io nella vita non ho rimpianti, perché ho vinto bene e ho vinto tanto, però ho come la sensazione che non mi sono espresso del tutto, che avrei potuto raccontarla di più, la mia storia, ma le cose sono andate così e non mi lamento. Però...».

Quel però che andava spiegato

«*La verità è che a me Enzo Ferrari una Formula Uno di quelle buone non l'ha mai data e questo è l'unico mio cruccio, perché con una di quelle macchine sono convinto che avrei tirato fuori il vero me stesso. Invece, niente... Ero quello della Targa e delle corse endurance, senza ampliamenti possibili...*». Però, Preside, a Monza 1965 una Ferrari di F.1 tu l'hai avuta... «*Sì, ma aveva il motore spompato, mica tutte le Ferrari sono uguali*». Ma, scusa, se tu con una Rossa buona avresti vinto, il Drake perché mai non avrebbe dovuto dartela? «*Le cose non sono così semplici* - chiosava il Preside -, *la vita è una faccenda complicata. Io come pilota esplodo all'improvviso. Mi danno una Maserati Birdcage della Camoradi e quasi vinco la Targa 1960, condividendo la macchina con Maglioli, stradista puro, e andando più veloce di lui. Non vinciamo solo perché si buca il serbatoio, ma a quel punto non devo più dimostrare niente a nessuno, perché se non hai neanche trent'anni, sei più veloce di Maglioli e domini la Targa, non devi più spiegare nulla, sta agli altri capirti e darti altre opportunità. E Enzo Ferrari lo capisce prima di tutti, tanto che mi convoca a Maranello. E qui succede la cosa che mi cambia la vita ed è una specie di crisi personale, di presa di coscienza interiore...*».

E cioè? «*Tanti piloti raccontano che l'impatto con Maranello sia inebriante. Per me non è stato così. Per niente. Arrivai una sera d'inverno e per strada vedevo solo nebbia e paesi dai nomi strani: Casinalbo, Formigine. Al posto del mare, di Mondello, di Isola delle Femmine e di San Vito Lo Capo, c'erano l'erba, i fossi e la brina. Di solito i futuri campioni smaniano di incontrare Enzo Ferrari, di firmare in bianco un contratto, di vendergli l'anima... Io no. E non perché ero Preside e avevo un istituto da gestire a Palermo: quella era una scusa, credimi. La verità è che non avrei mai potuto vivere lontano dalla Sicilia, non sarei potuto restare un inverno intero nella bassa padana, questa è tutto. Incontrai Enzo Ferrari e dissi chiaro che sarei sempre e solo stato un semiprofessionista delle corse, ma mica per fare il Preside: solo perché ero, sono e sarò un siciliano vero, che non può restare lontano dalla sua Terra. Ecco perché il Commendatore non mi ha mai dato una Formula Uno di quelle buone. Perché lui, giustamente, per offrirti una di quelle, voleva tutto te stesso. Venivano da tutto il mondo per costituirsi e consegnarsi a lui, i campionissimi, io, semplicemente, misi in chiaro che potevo fidanzarmi solo a metà, con la scusa dell'istituto Oriani da gestire, ma il solo impegno vero che avevo era coi sentimenti infiniti che provavo per la Sicilia.*

FERRARI LO ADORAVA PER LE SUE IMPRESE
Sopra, Nino in Ferrari nella Targa del 1966 e, in basso, eccolo impegnato in una posa che ne rivela tutta la grinta

E, ecco, adesso, tanti anni dopo, se mi spiace non aver mai avuto una Ferrari buona per vincere un Gran Premio, sono felicissimo e orgoglioso di aver scelto da vivere infinite giornate a gustare il sole, la gente, il mare e l'incanto di questi luoghi miei, della mia Sicilia».

«Ho perso più Targhe di quante ne abbia vinte»

«*Senti, vuoi sapere le cose come stanno davvero? Questa storia che sono il pilota che ha vinto più Targhe, tre, in coabitazione con Maglioli e Gendebien, è solo una mezza verità che conta poco. La cosa importante è che sono quello che ne ha perse*

grande. Poi abbiamo vinto insieme nel 1975 in Targa, con l'Alfa Romeo: queste cose ti insegnano a correre e anche a vivere. Puoi anche essere considerato il re della Targa Florio, ma, alla fine della fiera, sono più quelle che perdi di quelle che vinci: è questo il senso di tutto, anche della vita».

La vita e la morte

«Non mi piacciono le corse di adesso perché i piloti non hanno paura, visto che non è richiesto loro d'aver coraggio. Fanno solo bene il loro mestiere. I circuiti sono piatti e con poca personalità, a parte Spa e Monza e pochi altri. La mia generazione sapeva di giocarsi la pelle e l'ha fatto per decenni, senza battere ciglio. Non dico che andasse bene così, per carità, c'erano esagerazioni e storture da migliorare, però al punto in cui siamo arrivati proprio non mi ritrovo. Adesso, quando guardo un Gran Pemio alla Tv, il più delle volte dormo e non è un problema mio, perché temo di non essere il solo a dormire. Poi cambiano le gomme, due, tre volte... Ma perché? Forse un atleta che corre i 200 metri alle Olimpiadi deve fermarsi a cambiare le scarpe? Ma su. Poi questa faccenda del rischio che va combattuto la accetto, ma fino a un certo punto. Se corri in macchina, ti prendi responsabilità. Vai a trecento all'ora. Devi esserne consapevole e non puoi avere la garanzia assoluta che ogni volta scenderai senza mezzo graffio. È follia. Bisognerebbe essere più intellettualmente onesti, smettere di rovinare le corse per ingentilirle e riconoscere che, come sempre, come nell'esistenza di tutti i giorni, la differenza tra la vita e la morte è il destino, la fortuna. A metà Anni '60 mi sono trovato nell'abitacolo della mia

di più: tante, anche più di tre, la prima nel 1960 con la Birdcage per il serbatoio bucato... E poi nel 1964, dove la metti, quell'edizione? Non corro perché mi hanno ritirato la patente, visto che qualcuno fece una soffiata per togliermi la licenza... E poi il 1968, lo scordiamo? Sono in testa, ho una giornata di vantaggio, do la macchina a Schutz e lui sbatte, quando doveva solo riportamela sana... Ma non gliene voglio, perché può succedere, gli uomini sbagliano, sai...».

Preside, anche tu sei un uomo e pure tu hai sbagliato, nel 1967 con la Ferrari 330 P4, dopo che avevi infilato la favolosa Chaparral... Glielo dissi un pomeriggio, mentre eravamo in uno dei musei della Targa, col titolare che ebbe la malasorte di aggiungere: «*Dicono che stesse salutando la gente a Collesano, Preside, quando perse il controllo della Ferrari e andò contro un marciapiede...*».

E fu allora che per la prima e unica volta nella mia vita vidi il Preside bello incazzato: «*Questa storia che io nel 1967 mi sia distratto all'entrata di Collesano per salutare, è una cavolata totale. Non la sopporto neanche mezzo secolo dopo. Mi sono distratto e basta, ho preso il marciapiede e la Ferrari s'è rotta, giocandosi i cerchi, punto. Chi sostiene che io abbia salutato, mente*».

Gulp. Il tipo che aveva parlato era diventato piccolo come un soldatino da collezione.

Sì, okay, Preside, ma ci sarà pur stato, detta tra noi, un tuo compagno che ha buttato via una vittoria in Targa, a parte Schutz... «*Certo che c'è ed è Arturo Merzario nel 1973, con la Ferrari. Siamo nettamente i più forti, abbiamo la macchina migliore, mezzo milione di tifosi smaniano per noi. Si tratta solo di partire, andare come sappiamo e passare a ritirare il premio a fine gara. Pochi minuti al via, macchine in fila a Floriopoli. Arturo è nell'abitacolo della Ferrari e io paziente gli ripeto:* "Parti sereno, i nostri avversari più temibili siamo solo noi stessi. Riportami la macchina sana, che vinciamo". *Lui mi ascolta, sta zitto e guarda avanti. Poco dopo, al momento del via, fa ruggire la Ferrari come fosse un mostro e lascia trecento metri di copertone sull'asfalto. Lì capisco che quella Ferrari non la vedrò mai più tornare sana e così sarà... Comunque stimo molto Merzario, lo considero un*

QUELLE SCRITTE INNEGGIANTI
Sotto, Nino si spara un giro di prova sul Piccolo delle Madonie a velocità Turistica, mentre, in basso, impenna l'Alfone sul vecchio Nurburgring. In alto, una delle mille scritte a lui inneggianti sui muri della Targa...

Ferrari mezza rovesciata al vecchio Nürburgring, dopo un incidente terribile ed ero intrappolato, mentre udivo il ticchettio della pompa della benzina che mi spruzzava addosso carburante. Aspettavo una scintilla per morire bruciato, sapevo che sarebbe andata così ed ero rassegnato, col dolore d'un braccio appena rotto. Bastava un attimo, puff, e sarei diventato carbone. Non è successo. Ho preso tutto con fatalismo e l'anno dopo sono tornato su quella pista e ho vinto. Ecco come vanno le cose: la vita è così, non come vogliono i regolamenti. Eppoi, prima o poi, bisogna morire».

TRIONFATORE PURE A SEBRING 1970

Alla 12 Ore di Sebring 1970, insieme a Giunti e ad Andretti, Vaccarella coglie una delle sue vittorie più belle al volante della Ferrari 512S

La demolizione del concetto di mito

Col Preside mi piaceva parlare dei miti e lui li demoliva sorridendo, gentile. Prendi Sebring 1970, una delle sue vittorie più iconiche: «*Non scriverlo, ma ricordalo: a sera mettono Mario Andretti nella nostra Ferrari a dar manforte a me e al caro Ignazio Giunti, ma non ce n'era alcun bisogno. Lui e io avevamo già vinto. Gozzi fece salire Mario perché per la Ferrari trionfare con uno statunitense in equipaggio significava avere una grande spinta sulle vendite di quel mercato. Infatti la verità mai scritta è che io e Ignazio soffrimmo molto l'inserimento di Mario: avevamo fatto la nostra corsa, la stavamo vincendo, non c'era alcun bisogno di immettere un presunto rinforzo risolutivo. E per fare cosa, poi? Per andare a prendere la Porsche 908 Flunder 3000 cc di Steve McQueen guidata da Peter Revson con la nostra 512S 5000? Sarebbe bastato uno di noi, a occhi chiusi... Dai, sono contento per Mario, ma serviva più lui al marketing della Ferrari che alla nostra corsa, al nostro equipaggio. Sebring 1970 l'abbiamo vinta in due, io e Ignazio, poi, per carità, bravo Mario*».

L'immensità di Nino a Le Mans

«*Le Mans è una gara strana da capire. A volte non ho capito niente io, altre volte altri* - e giù racconti -: *nel 1964 la Ferrari mi dà Guichet come copilota e io sono incavolato nero, perché vorrei un italiano di quelli buoni, ma non c'è niente da fare. Okay, non avevo capito niente io, appunto, perché in quel momento Guichet era la miglior persona da avere al fianco: mi ridava la macchina a ogni turno esattamente nello stato in cui l'aveva presa, un orologio, un onestissimo coequipier, uno col quale puoi vincere. E vinciamo. Non c'è altro da capire, di quell'anno. Era il mio momento d'oro. Le Mans, il Nürburgring e infine vinco alla Targa e l'entusiasmo della gente è talmente forte che appena scen-*

do di macchina a fine gara mi debbono scortare i carabinieri, tanto che Enzo Ferrari in diretta Tv pensa che abbia fatto qualche cavolata e sia stato arrestato...».

Ma torniamo a Le Mans, perché quando gli dico che adoro Le Mans 1970 e 1971 perché mi paiono epiche, inarrivabili, sopra tutte le altre, lui mi stoppa e smitizza tutto, alla grande. E qui ci fermiamo, perché introduciamo uno dei registri, delle cifre narrative e comportamentali fondamentali di Nino: la presa per il culo.

GRANDE SPECIALISTA DELLA FERRARI 512

Sopra a sinistra, Nino alla Targa 1967 con la meravigliosa Ferrari 330 P4 nell'anno dello sfortunato errore a Collesano e, a destra, con la 512S, di cui è stato uno degli interpreti più superbi. Sotto, è proprio col "mostro" di Maranello in Targa 1970

La presa in giro di Nino

Nino e la sua capacità di prenderere in giro in modo sorvegliato e signorile, assolutamente delizioso, appunto smitizzando, mettendo tutto al suo posto, con quieto e amabile metodo.

«*Ti sa mitica Le Mans 1970, sì? Be' io ci arrivo tardi, perché ho gli scrutini. Un annataccia. Professori puntigliosi e ragazzi trasandati: quand'è così, è più rilassante una sessione a Le Mans che all'istituto Oriani, credimi. Va bene, arrivo alla Sarthe, tolgo la cravatta, prendo in mano il 512S e bang! Mi sparo a 400 all'ora! Miglior tempo secco, tutti dietro, punto. Poi mi fanno rientrare e manco la pole di poco, ma se solo ci avessi puntato, a quasi quarant'anni li avrei messi ancora tutti a letto. E mica in Targa, ma a Le Mans, chiaro. Scendo di macchina, vado da Forghieri e gli dico che il motore mi sembra un po' indurito.* "Cambiamolo, per la gara, che con un propulsore nuovo andiamo a vincere", *gli sussurro. Lui mi guarda come se avessi bestemmiato in chiesa, invece ho solo detto la verità. Non mi calcola per niente e dopo mezz'ora di corsa la nostra Ferrari ha già tirato fuori una biella... Eccola, Le Mans... Il 1971. Sembro essere lì per caso, con la 512 gialla privata della Scuderia Montjuich, in coppia con Juncadella. Guido bene, tiro forte e, facci caso, quella edizione la vincono Marko e van Lennep con la Por-*

sche 917, ma, fino a che stavamo in gara, io e Juncadella gli eravamo davanti di un giro, prima che la nostra trasmissione si rompesse. Poi loro nel mito e noi a casa, chi si ricorda del Preside... Eggià, io secondo certi ero buono solo per la Targa. Sì e come no».

Una volta gli chiedo: Preside, quanto ti ha scocciato che il barone Pucci abbia vinto la Targa un anno prima di te?

Ecco, la presa per il culo. Se un romano ti vuole sfottere, mica ti attacca diretto, no, ti guarda, ti dice "te vojo bene" e poi aggiunge una cosa terribile, dopo il "ma...".

Nino e con lui tanti siciliani fanno una cosa diversa tuttavia simile: la prendono larga, fanno i finti seri, scantonano ma ti fregano. Sentitelo sul barone Pucci: «*Lui era bravo, un vero signore e in macchina faceva il possibile. Ha meritato di vincere la Targa. Poi l'anno dopo l'ho visto in gara al Nürburgring e andava pianino. L'ho doppiato una volta, poi un'altra e a fine corsa l'ho incontrato e gli ho detto: carissimo barone, che è successo, ho visto che avevi problemi, sembravi quasi fermo, che, per caso avevi la macchina scassata, ah?*». Ecco, robe così.

Nel 2014 alla rievocazione del Mugello stradale, giriamo col Preside, col Dir di As Andrea Cordovani, con Sandro Munari, Arturo Merzario e Gijs van Lennep. A un certo punto ci fermiano in un bar, proprio sul valico, e facciamo colazione tutti insieme, allora Nino ricomincia con la presa in giro, stavolta a Munari: «*Ma che avevi, oggi, in macchina, Drago? Guardavi il paesaggio? Boh, ti stavo dietro e non ti ho mai visto così poco di fretta: ma su, che volevi fare, da tappo?*» E tutti a ridere, con Munari ad abbozzare un sorriso mezzo divertito ma pure inquieto.

Poi il Preside s'attacca a un biscottone e lo gusta, mentre Andrea Cordovani gli chiede: «*Scusi, a quanto andavate in Targa, di velocità di punta, al Buonfornello, il rettilineo a schiena d'asino?*». Il preside manco si stacca dal biscotto e senza prendersi troppo sul serio gli fa il segno di benedizione di San Feliciano a Foligno: tre. Trecento all'ora! E ridiamo tutti.

Questo era Nino Vaccarella. Uno che in pista stringeva la corda delle traiettorie e nella vita la prendeva signorilmente larga.

INDIMENTICABILE CAMPIONISSIMO
Nino, sopra, con il prototipo Alfa Romeo a Collesano e, nell'altra pagina, al via della 24 Ore di Le Mans 1970 su Ferrari 512S. Quindi eccolo sul podio al Nurburgring con Surtees e, quattro anni orsono, con Munari, van Lennep e l'autore di questo articolo, al Mugello. E, infine, è di nuovo con la 512S, in compagnia di "Ciccio" Liberto, il mago delle scarpe dei campioni, e, quindi, a casa, con l'amatissimo figlio Giovanni

Alfa e omega

«*Io nelle corse ho iniziato tardi e ho finito quando era ora* - raccontava -, *a quarantadue anni, rivincendo ancora la Targa con l'Alfa Romeo. Il primo e unico problema l'ho avuto agli inizi e, buonanima, è stato mio padre. Genitore vecchia maniera. Il fatto è che mi capitò di fare una cavolata con la sua macchina e lui sentenziò severo:* "Tu, Nino, per guidare non ci sei portato. Altro che correre, io non ti darò mai la mia macchina". *Morì presto e da lì in poi iniziai a gareggiare, a partire da una corsa in salita a Bellolampo, alla fine degli Anni '50. Successivamente, l'esplosione in Targa, le vittorie ovunque, la fama mondiale, la consacrazione di siciliano simbolo, tifato da mezzo milione di persone nei pomeriggi campali in Targa, da vincitore o da sconfitto, poco importava*».

Una volta giravamo sul Piccolo, nella parte bassa, tra le frane e lui mi disse: «*Qui ha avuto l'incidente mio figlio Giovanni. Non doveva succedere. Il circuito che più amo ha offeso la mia creatura. Pensa che strana, la sorte. Il cerchio si chiude così, il Piccolo delle Madonie però mi ha dato la motivazione per stare vicino a Giovanni, per sentirmi utile a lui fino all'ultimo, per certi versi mi costringe a non essere vecchio. Forse c'è qualcosa di importante e di profondo anche in questo, fino all'ultimo giorno della mia vita, non credi?*».

Non sapevo cosa dire. Guardavo il tracciato e proprio lì era franato, interrotto, s'era quasi ritratto. Come per autopunirsi, con senso di colpa geologico e geofisico per quello che era accaduto.

Adesso, si fa sera. Quel signore che incontrai per caso all'imbrunire al semaforo-pedoni, a ottantotto anni, se ne va, non si fermerà più a raccontarsi. «*La Sicilia ha una storia ultramillenaria e complessa. Credo che i miei trionfi intercettarono un anelito al riscatto, una voglia di rivincita che improvvisamente trovarono in un sol uomo un simbolico compimento. All'improvviso tanti siciliani in me videro una specie di messia laico, un santo in abiti civili, un signore molto normale, riservato, dal carattere tranquillo, che però messo al volante di un bolide da corsa poteva avere un che di agonisticamente divino. Esattamente come accadde tre decenni dopo con Senna per i brasiliani. Ma certe volte penso che mi abbiano capito più all'estero che in Italia* - diceva -. *Vengono inglesi e americani in Sicilia e godono a stringermi la mano. Per carità, dei siciliani son contento, ma il mondo dello Sport è strano e l'Italia è fatta a modo suo. Per esempio, quando ho corso con la Porsche in Targa, nel 1962, Huschke von Hanstein, il gran capo, mi adorava, anche perché a parità di macchina davo delle giornate ai suoi piloti più bravi che erano Graham Hill e Jo Bonnier. E in quei tempi Hill era campione del mondo di F.1, mica niente. Mi voleva la Porsche, ma io ho detto di no. Sai, ho detto di no a Enzo Ferrari che mi voleva professionista al cento per cento, perché mi sentivo e sono troppo siciliano. E ho detto di no alla Porsche, perché mi sentivo e sono troppo italiano. Alla fine come pilota ho vinto tanto, ma forse con una caratteristica unica: sono stato uno dei pochissimi al top nell'automobilismo che c'è riuscito, ha sfondato restando se stesso, vivendo e correndo dove e come voleva, sempre. Non ho avuto nemici, ho voluto bene a tanti, in milioni mi hanno amato e penso che la cosa più bella è che ho fatto sempre tutto a modo mio*».

I did it my way. Già, Preside. Con la vita, la carriera, il talento e una dignità che adesso aleggiano nel vento, a mo' di canzone, nell'attimo del sipario. Come nel 1967 in Targa, non hai salutato il pubblico, ma stavolta, come mille altre volte, però con più calore, noi, il pubblico, salutiamo te, carezzando il meraviglioso Signore che sei sempre stato. E se per caso, ovunque tu sia ora, incontrassi una bianca Chaparral alata, tu fagli vedere chi sei. ●

Il culto di Nino

Una volta verso Caltavuturo gli dissi di fermare la macchina, perché mi sembrava un paese incastonato nel nulla, come le città favolose nei fumetti di Flash Gordon, allora lui si stoppò. Scendemmo e subito un paio di anziani stradini dell'Anas andarono verso lui e, con sussiego e rispetto infinito, gli dissero: «*Possiamo avere l'onore di stringere la mano a Don Nino?*». E lui, con la palpebra bassa e molto sdrammatizzante: «*Bontà vostra, signori, piacere mio*». Entravi con Nino al bar, a Collesano, e tutti si alzavano. Nei paesi della Targa il tempo a volte sembra essersi fermato e Nino Vaccarella è sempre restato quello che a metà Anni '60 al suo arrivo durante la Processione dell'Immacolata provoca lo stop del corteo, la sostituzione del simulacro sacro con la sua persona e la prosecuzione della processione stessa con lui, oggetto di laico culto, al posto della Vergine... Il preside, alla citazione della storia, rispondeva, sorridendo, un po' paraculo: «*Il Signore li perdoni, io li ho già perdonati...*».

Tra i piloti italiani più prestigiosi

Tra i viventi, magari non era il campione italiano che aveva vinto di più, ma di sicuro, insieme ad Arturo Merzario, Nino Vaccarella è stato quello che ha trionfato meglio e più intensamente nell'era più eroica e ruggente in corse mito, imponendo una classe, un talento e uno stile tali da assurgere a modello, a leggenda, a simbolo di un'epoca.

IL TEMA SICUREZZA RESTA D'ATTUALITÀ IN F.1

Tornando sul caso Spa

Anche se il tema del Gp del Belgio è ormai sorpassato dall'attualità, torno su quanto accaduto a Spa perché la sicurezza e il rispetto per l'incolumità dei piloti restano temi sempre all'ordine del giorno. Ebbene, mi è capitato per caso in mano la cronaca del Gp d'Australia 1989. Val la pena, chi ne ha la possibilità, di guardarsi le immagini che precedono il via: Mansell ai box, Piquet con casco in testa che parla coi vari piloti e che si manda a quel paese con Bernie, Prost che dice a Ron che lui va a casa, Ghinzani che non sa dove andare, Patrese e Nannini sotto un'ombrellone che vagano alla ricerca dei colleghi sulla griglia, Cheever che viene lasciato da solo sulla piazzola perchè gli altri sono partiti per il giro di ricognizione mentre lui era ancora fuori dalla macchina (e partiranno per il primo via senza che lui sia schierato), perchè il countdown imperterrito era proseguito, piloti pronti o meno. Ventiduedue anni fa.
Ma davvero abbiamo rimpianti per qualcosa del genere? Quando i piloti avevano le palle, ma il mondo attorno era fatto da gente senza scrupoli? Quando non glie ne fregava una cippa della vita dei piloti, che corressero e basta, che quello è il loro mestiere? Siamo seri, nè Prost, nè Lauda nè Stewart, per dirne qualcuno, ieri avrebbe corso. Ci si meraviglia che ieri i piloti non fossero a capannelli a discutere sul da farsi? Ma di cosa dovevano discutere? Una volta discutevano per non rischiare la vita, per avere un rinvio. Ieri nessuno gli chiedeva di rischiarla, e il rinvio era garantito. Certo, è un'altra epoca questa, poche banali parole e cuffie in testa, ma non si chiede l'irragionevole ai piloti.
Mi ripeto: secondo me Masi, nella sua insipienza, ha fatto quello che c'era da fare, ciò aspettare per vedere se si poteva correre, e non farli correre quando s'è capito che non c'erano le condizioni. Ci sono volute quattro ore? Bene, vuol dire che ci hanno provato davvero fino in fondo, senza però voler far ammazzare nessuno.
La vera vergogna di Spa 2021 è la F.1 pensi di avere disputato un Gp, e che abbia dato punti di conseguenza, e che la gente presente non abbia la possibilità di chiedere un rimborso.
Per il resto, io sono contento che oggi non ci sia una Jules Bianchi o un Didier Pironi in ospedale per cui preoccuparsi.

Marco Morocutti

Semplice: quando piove e tanto, o si corre o non si corre. Non ci deve essere una via di mezzo che impedisca il rimborso dei biglietti e consenta l'attribuzione di metà punti fittizi. A offendere è stato il cerchiobottismo, per il resto su tante altre cose la sua opinione vanta più di una buona ragione.

PER IL 60° ANNIVERSARIO

Buon compleanno caro Autosprint!

Al tema dei festeggiamenti di quest'anno oggi posso unirmi anch'io, visto che la mia nascita segue di soli 10 giorni quella di Autosprint. Perciò alle foto celebrative che ho visto aggiungo la mia, in uniforme a tema del 1961, insieme al più antico fascicolo di AS che ho sfilato dalla mia biblioteca: ottobre 1967. In totale ho in archivio 55 annate, compresi annuari, mensili e altri allegati, che iniziai ad acquistare in proprio dal 1973. Per risalire alle annate precedenti ho dovuto fare un po' di ricerca, che ha dato buoni frutti.
In questi lunghi decenni ho anche collaborato per un bel po' per AS, tanto che sarei curioso di sapere come avrebbe appreso in anticipo questa notizia, se lo avesse potuto, il me stesso dodicenne del '73.
Oggi l'annata numero 61 incomincia anche per me. Per le prossime di AS troverò sempre posto nel mio studio. Mi aspetto che ne sforniate ancora tante. Con affetto,

Francesco Candido

Io conservo ancora gli Autosprint formato tabloid. Sono un medico impegnato h 24 soprattutto in questo ultimo periodo ma non ho mai perso un numero di Autosprint, conservo tutti gli speciali e gli Autosprint anno. Buon lavoro e grazie per l'impegno a continuare la tradizione del grande Marcello Sabbatini.

Giuseppe Gulino, Volpiano (TO)

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

Segreteria
segreteria@contieditore.it

Fotografie: **Motorsport-Images, Bettiol, Getty Images, Fuggiano**
Humour: **Giorgio Serra**
Testi: **Pino Allievi, Alessandro Bucci, Fulvio Cavicchi, Gianni Cogni, Massimo Costa, Cesare De Agostini, Paolo Filisetti, Alfredo Filippone, Giorgio Ferro, Diego Fundarò, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Piero Libro, Dario Lucchese, Arturo Rizzoli, Alberto Sabbatini, Daniele Sgorbini, Fulvio Solms, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Leo Turrini, Carlo Vanzini, Alex Zanardi**

Statistiche: **Michele Merlino**
Abbonamenti e arretrati: **abbonati@tre-effe.net**

Italo Benedetti, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Adriano Cimarosti, Antonio Granato, Gianni Mancini, Gabriele Michi, Maurizio Rigato.

Conti Editore Srl, Piazza Indipendenza 11/B, 00185 Roma
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma
Telefono: 06.49921 - Fax: 06.4992690
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.
Abbonamenti e Copie Arretrate
Treeffe S.r.l. Via Bomarzo, 34 - 00191 Roma
Telefono: 051.61.54.523 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16
Fax: 06.56.56.16.53
Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.it
Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 80,00, semestrale euro 60,00.
Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.
Modalità di pagamento c/c postale 1048510505 intestato a Treeffe S.r.l., o bonifico bancario IBAN: IT 06Z0760103200001048510505, codice swift BPPIITRRXXX.
Gli arretrati sono disponibili dal 2015 in poi al prezzo di euro 9,00 cadauno comprese le spese di spedizione.
Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna Tel. 051 6034001.
Distributore per l'Italia e l'Estero
Press-Di Distribuzione Stampa e Multimedia S.r.l. 20090 Segrate
Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:
Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma
Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano
Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450
Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma
Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401
Banche Dati di uso redazionale
In conformità alle disposizioni contenute nell'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell'allegato A.1 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, nonché nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003", la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016/679, agli art. 7 e ss. del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - Piazza Indipendenza 11/b, 00185 Roma.
Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401.
Responsabile del trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs 196 del 30 giugno 2003): Andrea Cordovani.

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI
ACCERTAMENTI DIFFUSIONE STAMPA Certificato ADS n. 8686 del 25/05/2020